


ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ **Αρ. Φύλλου 345**

17 Μαρτίου 2005

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. ΥΠΑ/Δ4/Α/51976/8082

Έγκριση Ρυθμιστικού Πλαισίου Λειτουργίας των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α. Του άρθρου 24 του Ν.Δ. 714/1970 (Α΄ 238), όπως αντικαταστάθηκε με τις διατάξεις του 13ου άρθρου του Ν. 3082/2002 (ΦΕΚ 316/Α΄).

β. Του Π.Δ. 56/1989 «Οργανισμός της ΥΠΑ» (Α΄ 28), όπως ισχύει.

γ. Του άρθρου 29Α του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (Α΄ 137), όπως συμπληρώθηκε με το άρθρο 27 του Ν. 2081/1992 (Α΄ 154), όπως προστέθηκε και αντικαταστάθηκε με την παρ. 2α του άρθρου 1 του Ν. 2469/1997 (Α΄ 38).

δ. Των άρθρων 3 και 4 του Π.Δ. 8/2004 (ΦΕΚ 4/Α΄).

2. Την υπ' αριθμ. ΥΠΑ/Δ4/Α/11791/1563/9.4.2003 (Β΄ 411) απόφαση.

3. Την από 8.10.2004 πρόταση της υπηρεσιακής επιτροπής που συγκροτήθηκε με την αριθ. ΥΠΑ/Δ4/Α/20299/3073/27.5.2003 και τροποποιήθηκε με την ΥΠΑ/Δ4/Α/26304/3645/30.6.2004 απόφαση.

4. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της απόφασης αυτής δεν προκύπτει δαπάνη σε βάρος του Κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο
Ρυθμιστικό πλαίσιο.

Εγκρίνουμε το Ρυθμιστικό πλαίσιο λειτουργίας των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας, το κείμενο του οποίου έχει ως εξής:

«ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ
ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ»

1 Εισαγωγή

Η Ελλάδα, ως κράτος μέλος του ICAO (International Civil Aviation Organization), της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της ECAC (European Civil Aviation Conference) οφείλει να υιοθετεί και να εναρμονίζεται με τα νέα δεδομένα που αφορούν στη λειτουργία των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

Για την σύνταξη του παρόντος σχεδίου Ρυθμιστικού Πλαισίου ελήφθησαν υπόψη, τόσο η κείμενη νομοθεσία της χώρας, όσο και τα σχετικά Παραρτήματα (Annexes) του ICAO και τα Εγχειρίδια του EUROCONTROL (European Organization for the Safety of Air Navigation).

Το εγκεκριμένο Ρυθμιστικό Πλαίσιο και η ισχύουσα εκάστοτε σχετική νομοθεσία χρησιμοποιούνται για την αδειοδότηση - πιστοποίηση των Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας της Ελλάδας, η οποία διενεργείται με απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ, ύστερα από πρόταση της αρμόδιας μονάδας της ΚΥ/ΥΠΑ.

Σημείωση: Για τις ανάγκες του παρόντος:

- Ο όρος «αρμόδια Αρχή» είναι γενικός όρος που σημαίνει τον φορέα ή τους φορείς που έχουν την κανονιστική και εποπτική αρμοδιότητα, για τα αναφερόμενα θέματα.

- Ο όρος «Εξυπηρέτηση» (Service) χρησιμοποιείται σαν αφηρημένο ουσιαστικό για τον προσδιορισμό λειτουργικού έργου ή προσφερόμενων εξυπηρετήσεων. Ο όρος «Μονάδα» (Unit) ή Υπηρεσία χρησιμοποιείται για να προσδιορίσει ένα συλλογικό όργανο, που παρέχει συγκεκριμένη εξυπηρέτηση.

2 Εξυπηρετήσεις Εναέριας Κυκλοφορίας

2.1 Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Service)

2.1.1 Σκοπός της Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (Ε.Κ.) είναι:

- αποφυγή σύγκρουσης μεταξύ αεροσκαφών
- αποφυγή σύγκρουσης μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών
- επίτευξη κανονικής και γρήγορης ροής της κυκλοφορίας
- παροχή πληροφοριών και συμβουλών, χρήσιμων για την ασφαλή και κανονική διεξαγωγή των πτήσεων
- ενημέρωση των αρμόδιων υπηρεσιών, σχετικά με αεροσκάφη που έχουν ανάγκη βοήθειας, έρευνας και διάσωσης και παροχή συνδρομής στις υπηρεσίες αυτές, όπως απαιτείται.

2.1.2 Ο όρος «Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας» είναι γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει:

α. Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας

β. Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης

γ. Εξυπηρέτηση Συνέγερσης

δ. Συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας.

2.1.3 Μονάδα Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Services Unit) είναι γενικός όρος που, κατά περίπτωση, σημαίνει:
- Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας
- Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης
- Υπηρεσία Αναφορών Εναέριας Κυκλοφορίας.

2.1.4 Ο καθορισμός της αναγκαιότητας για την παροχή Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας γίνεται συνεκτιμώντας τα κάτωθι:
- Το είδος της κυκλοφορίας
- Την πυκνότητα της κυκλοφορίας
- Τις μετεωρολογικές συνθήκες
- Άλλους σχετικούς με την ανάγκη παροχής εξυπηρέτησης εναέριας κυκλοφορίας λόγους.

2.1.5 Με εξαίρεση τις Στρατιωτικές Τερματικές Περιοχές Ελέγχου και τα Στρατιωτικά Αεροδρόμια, η Εξυπηρέτηση Ε.Κ. στην Ελλάδα παρέχεται από την ΥΠΑ ή άλλο φορέα δημοσίου ή ιδιωτικού δικαίου.

2.2 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control Service)

2.2.1 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ), παρέχεται με σκοπό να προληφθούν συγκρούσεις μεταξύ αεροσκαφών γενικά και μεταξύ αεροσκαφών και εμποδίων στην περιοχή ελιγμών, καθώς και να επιτευχθεί κανονική και γρήγορη ροή της εναέριας κυκλοφορίας.

2.2.2 Εξυπηρέτηση ΕΕΚ παρέχεται σε ελεγχόμενο εναέριο χώρο, ήτοι σε:
- Αεροδιαδρόμους (ATS routes)
- Τερματικές περιοχές ελέγχου (TMAs)
- Ζώνες ελέγχου (CTRs)
- Ζώνες κυκλοφορίας αεροδρομίου (ATZs) σε ελεγχόμενα αεροδρόμια.

2.2.3 Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Control Unit) είναι γενικός όρος που κατά περίπτωση σημαίνει Κέντρο Ελέγχου Περιοχής, Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης ή Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου.

2.2.4 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Περιοχής - Κέντρο Ελέγχου Περιοχής.

2.2.4.1 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Περιοχής (Area Control Service) είναι η εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις, μέσα σε περιοχή ελέγχου.

2.2.4.2 Το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής (Area Control Centre - ACC) είναι μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις που διεξάγονται σε ελεγχόμενες περιοχές, οι οποίες ανήκουν στη δικαιοδοσία της.

2.2.4.3 Η εξυπηρέτηση ελέγχου περιοχής στο Ελληνικό FIR παρέχεται από τα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών (ΚΕΠΑΘ) και Μακεδονίας (ΚΕΠΜΑ).

2.2.5 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης - Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης

2.2.5.1 Εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης (Approach Control Service) είναι η εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροσκαφών.

2.2.5.2 Υπηρεσία Ελέγχου Προσέγγισης (Approach Control Unit - APP) είναι μονάδα που ιδρύεται για να παρέχει εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες πτήσεις αφικνούμενων και αναχωρούντων αεροσκαφών, σε ένα ή περισσότερα αεροδρόμια.

2.2.5.3 Η εξυπηρέτηση Ελέγχου Προσέγγισης στα πολιτικά Αεροδρόμια της Ελληνικής Επικράτειας παρέχεται από Υπηρεσίες Ελέγχου Προσέγγισης ή από τα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (ΕΑΠ) Ελλάδος.

2.2.6 Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου

2.2.6.1 Ο Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου (Aerodrome Control Tower) είναι μονάδα που σκοπό έχει την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία του αεροδρομίου.

2.2.6.2 Ελεγχόμενο Αεροδρόμιο (Controlled Aerodrome) είναι το αεροδρόμιο στην κυκλοφορία του οποίου παρέχεται εξυπηρέτηση ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

2.2.6.3 Τα ελεγχόμενα Αεροδρόμια στην Ελληνική Επικράτεια αναφέρονται στο ΕΑΠ Ελλάδος.

2.3 Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Service)

Η Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης είναι η εξυπηρέτηση που αποβλέπει στην παροχή πληροφοριών και συμβουλών, χρήσιμων για την ασφαλή και κανονική διεξαγωγή των πτήσεων.

2.3.1 Η Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Πτήσης παρέχεται από:
- τα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας
- τις Υπηρεσίες Ελέγχου Προσέγγισης
- τους Πύργους Ελέγχου Αεροδρομίου
- το Κέντρα Πληροφοριών Πτήσης και
- τις Υπηρεσίες Πληροφοριών Πτήσεως Αεροδρομίου στις περιοχές ευθύνης των Υπηρεσιών αυτών.

2.3.2 Το Κέντρο Πληροφοριών Πτήσης (Flight Information Centre - FIC) είναι μονάδα που παρέχει εξυπηρέτηση πληροφοριών πτήσης και υπηρεσίες συνέγερσης.

2.3.3 Η Υπηρεσία Πληροφοριών Πτήσεως Αεροδρομίου (Aerodrome Flight Information Service - AFIS) είναι υπηρεσία παροχής πληροφοριών σε πτήσεις, χρήσιμων για την ασφαλή και αποτελεσματική διεξαγωγή της κυκλοφορίας αεροδρομίου, όταν δεν παρέχεται υπηρεσία ελέγχου αεροδρομίου.

2.3.4 Στο πλαίσιο της εξυπηρέτησης αυτής παρέχονται:

α. πληροφορίες σχετικά με μετεωρολογικές αναφορές και προγνώσεις που ισχύουν

β. ουσιώδεις επιχειρησιακές πληροφορίες για ευκολίες και βοηθήματα

γ. πληροφορίες για την κατάσταση της επιφάνειας της περιοχής κίνησης του αεροδρομίου

δ. κάθε άλλη πληροφορία σχετική με την ασφάλεια.

2.4 Εξυπηρέτηση Συνέγερσης (Alerting service).

2.4.1 Εξυπηρέτηση συνέγερσης είναι η υπηρεσία η οποία παρέχεται για την ενημέρωση των αρμόδιων φορέων σχετικά με αεροσκάφη που χρειάζονται βοήθεια έρευνας και διάσωσης και για τη συνδρομή των φορέων αυτών όπου απαιτείται.

2.4.2 Τα Κέντρα Πληροφοριών Πτήσης (FIC) Αθήνας και Μακεδονίας είναι υπεύθυνα για τη σήμανση συναγερμού στο FIR/UIR Αθηνών. Η κάθε Μονάδα Ε.Κ, στην περιοχή ευθύνης της οποίας πετά το αεροσκάφος, έχει την πρωτοβουλία σήμανσης συναγερμού.

2.4.3 Υπεύθυνη υπηρεσία για την έρευνα και διάσωση είναι το Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης (ΚΣΕΔ).

2.5 Συμβουλευτική Εξυπηρέτηση Ε.Κ (Air Traffic Advisory Service)

2.5.1 Συμβουλευτική εξυπηρέτηση εναέριας κυκλοφορίας είναι η εξυπηρέτηση η οποία παρέχεται μέσα σε συμβουλευτικό εναέριο χώρο και αποσκοπεί στην κατά το δυνατό εξασφάλιση διαχωρισμού στο μέγιστο πρακτικό βαθμό μεταξύ αεροσκαφών, τα οποία πετούν σύμφωνα με IFR Σχέδια Πτήσης.

2.5.2 Στο ATHINAI FIR δεν υπάρχουν επί του παρόντος καθορισμένοι συμβουλευτικοί εναέριοι χώροι ή διαδρομές στους οποίους να παρέχεται συμβουλευτική εξυπηρέτηση Ε.Κ.

2.6 Λοιπές Μονάδες Εξυπηρέτησης Ε.Κ.

2.6.1 Εξυπηρέτηση Αεροναυτικών Πληροφοριών (Aeronautical Information Service - AIS)

Είναι η υπηρεσία που αποσκοπεί στην εξασφάλιση της έκδοσης και κυκλοφορίας των αεροναυτικών πληροφοριών των απαραίτητων για την ομαλή και αποδοτική διεξαγωγή της αεροπλοΐας γενικά και λειτουργεί στο πλαίσιο των εξυπηρετήσεων Ε.Κ.

2.6.2 Υπηρεσία Αναφορών Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Services Reporting Office)

Είναι η μονάδα εναέριας κυκλοφορίας που δημιουργείται για τη λήψη αναφορών που αφορούν τις εξυπηρετήσεις εναέριας κυκλοφορίας και τα σχέδια πτήσης που υποβάλλονται πριν από την αναχώρηση.

3 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

3.1 Εισαγωγή

Ο αριθμός των επιχειρησιακών θέσεων, ο χρόνος λειτουργίας τους και ο συνολικός χρόνος εργασίας ενός ελεγκτή καθορίζουν τον ελάχιστο αριθμό των ελεγκτών που απαιτούνται για την στελέχωση μιας μονάδας Ε.Κ. Η διαδικασία για τον υπολογισμό του προσωπικού περιγράφεται λεπτομερώς στην παρακάτω παράγραφο.

3.2 Μέθοδος υπολογισμού απαιτήσεων σε προσωπικό Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας

3.2.1 Περιγραφή Μεθόδου

Για τον υπολογισμό του απαιτούμενου προσωπικού για την στελέχωση μιας μονάδας Εναέριας Κυκλοφορίας, χρησιμοποιείται ένας μαθηματικός τύπος, όπως περιγράφεται στην παρακάτω παράγραφο. Μια περιγραφή της μεθόδου αναφέρεται στο DOC 9426 του ICAO (ch.IV 1-2-1).

3.2.2 Η μέθοδος συνίσταται στον προσδιορισμό ενός συντελεστή (f), ο οποίος καθορίζει τον αριθμό προσωπικού που απαιτείται για τη στελέχωση μιας θέσης εργασίας, ως εξής:

$$f = T/E$$

Τ: ο συνολικός χρόνος λειτουργίας μιας θέσης εργασίας ετησίως και

Ε: ο συνολικός χρόνος εργασίας ενός ελεγκτή ετησίως, με βάση τα χαρακτηριστικά της θέσης αυτής.

3.2.3 Στη συνέχεια, με βάση αυτόν τον συντελεστή, το χρόνο λειτουργίας των θέσεων εργασίας μιας μονάδος σε 24ωρη βάση καθώς και τον αριθμό των θέσεων, προσδιορίζεται το σύνολο του απαιτούμενου προσωπικού (Ν) της μονάδος, ως εξής:

$$N = \Sigma (n_i X f_i X t_i),$$ όπου

n_i, ο αριθμός των θέσεων εργασίας με συντελεστή f_i

f_i, ο συντελεστής προσωπικού των n_i θέσεων εργασίας

t_i, το ποσοστό χρόνου λειτουργίας των n_i θέσεων στο 24ωρο (24 ώρες λειτουργίας μιας θέσεως σημαίνει $t_i=1$)

3.2.4 Σημειώνεται ότι, στη μέθοδο αυτή, το περιθώριο σφάλματος μειώνεται, όσο ο αριθμός των υπαλλήλων μιας μονάδας μεγαλώνει. Για το λόγο αυτό, σε μονάδες με μικρό αριθμό υπαλλήλων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι ανάγκες σε επιπρόσθετο προσωπικό, για την κάλυψη συγκεκριμένων αναγκών, όπως π.χ. η χορήγηση των θερινών αδειών.

3.2.5 Επισημαίνεται ότι, η παραπάνω μέθοδος δεν έχει εφαρμογή στον υπολογισμό του προσωπικού που είναι απαραίτητο για τη στελέχωση των επιτελικών θέσεων Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.3 Επιλογή προσωπικού

3.3.1 Τα προσόντα διορισμού στον εισαγωγικό βαθμό του κλάδου των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, το όριο ηλικίας διορισμού καθώς και η διαδικασία επιλογής, καθορίζονται στις οικείες οργανικές διατάξεις της ΥΠΑ ή στις διατάξεις που διέπουν το νομικό καθεστώς των υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

3.4 Πτυχίο Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (ΠΕΕΚ)

3.4.1 Προκειμένου κάποιος να εργαστεί σαν ΕΕΚ στην Ελλάδα, θα πρέπει να κατέχει Πτυχίο ΕΕΚ σε ισχύ, η απόκτηση και ανανέωση του οποίου περιγράφονται αναλυτικά στο κεφ. 4 του παρόντος.

3.4.2 Το Πτυχίο ΕΕΚ αποτελεί επίσημο έγγραφο. Υπόδειγμα Πτυχίου ΕΕΚ παρατίθεται στο τρίτο άρθρο του παρόντος.

3.5 Ώρες Εργασίας των Ελεγκτών Εν. Κυκλοφορίας

3.5.1 Εισαγωγή

Ο βασικός στόχος του καθορισμού των ωρών εργασίας των ΕΕΚ είναι να διασφαλίσει, όσο αυτό είναι δυνατό, ότι η αναμενόμενη κόπωση που επέρχεται από την συνεχή άσκηση των καθηκόντων τους, δεν θα αποτελεί επισφαλή παράγοντα στην παροχή εξυπηρέτησης ΕΕΚ.

3.5.2 Ορισμοί

3.5.2.1 Ώρες Εργασίας: Το διάστημα μεταξύ της πραγματικής έναρξης και του πραγματικού τέλους μιας βάρδιας. Το διάστημα αυτό περιλαμβάνει χρόνο για την άσκηση των καθηκόντων του σε επιχειρησιακή θέση, συγκεκριμένα διαλείμματα, χρόνο για την άσκηση άλλων καθηκόντων όπως εκπαίδευση, εκπόνηση προγραμμάτων εργασίας ή εκπαιδευτικών προγραμμάτων, διοικητικά καθήκοντα κλπ.

3.5.2.2 Επιχειρησιακή Εργασία: Η εργασία που πραγματοποιείται κατά το χρονικό διάστημα που ένας ελεγκτής ΕΚ ασκεί τα καθήκοντα που απορρέουν από την κατοχή πτυχίου ΕΕΚ, σε μια επιχειρησιακή θέση. Επιχειρησιακή εργασία θεωρείται ότι παρέχει ελεγκτής ΕΚ, κάτοχος πτυχίου ΕΕΚ με ειδικότητα σε ισχύ και όταν επιτηρεί εκπαιδευόμενο ελεγκτή σε μια θέση εργασίας.

3.5.2.3 Νυχτερινή Εργασία: Τα όρια της νυχτερινής εργασίας προσδιορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.

3.5.2.4 Βοηθητικές Εργασίες: περιλαμβάνουν κάθε ενασχόληση στο χώρο εργασίας που δεν σχετίζεται άμεσα με την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου ΕΚ.

Οι Προϊστάμενοι Φυλακής δεν θα πρέπει να απαιτούν από τους ελεγκτές να παρέχουν βοηθητικές εργασίες, κατά την διάρκεια της άσκησης των καθηκόντων τους, δηλ. την παροχή εξυπηρέτησης ελέγχου ΕΚ.

Όπου, κατ' εξαίρεση, τέτοια καθήκοντα είναι αναπόφευκτα, θα πρέπει να εξασφαλίζεται ότι δεν θα γίνεται σε βάρος των πρωταρχικών καθηκόντων του ελεγκτή ή/και δεν θα φορτώνεται με υπέρμετρη πίεση. Τα καθήκοντα αυτά καθώς και το πρόσωπο που είναι υπεύθυνο για την εκχώρησή τους θα πρέπει να είναι πλήρως καθορισμένα.

3.5.3 Γενικές ρυθμίσεις ωρών-ωραρίου εργασίας

3.5.3.1 Μέγιστη διάρκεια: Οι ώρες εργασίας του προσωπικού Ε.Ε.Κ καθορίζονται από την κείμενη νομοθεσία.

3.5.3.2 Σύστημα 24ωρης Απασχόλησης: Για υπηρεσίες Ε.Κ που λειτουργούν σε 24ωρη βάση, η χρονική διάρκεια κάθε φυλακής (βάρδιας) καθορίζεται με απόφαση του Διοικητή της ΥΠΑ ή του Οργάνου που ασκεί τη διοίκηση του φορέα παροχής υπηρεσιών Ε.Κ.

3.5.3.3 Μονάδες ΕΕΚ που δεν λειτουργούν σε 24ωρη βάση, το ωράριο εργασίας θα καθορίζεται σε κάθε μία από αυτές με σχετική απόφαση της αρμόδιας αρχής.

3.5.3.4 Αλλαγή Φυλακής: Σε μια μονάδα ΕΕΚ, κατά τη διάρκεια των αλλαγών φυλακών, συγκεκριμένες ενέργειες θα πρέπει να λάβουν χώρα, προκειμένου να εξασφαλιστεί η απρόσκοπτη, ασφαλής και ομαλή συνέχεια της λειτουργίας της μονάδας και εξαρτώνται από την πολυπλοκότητα της επιχειρησιακής θέσης και την κατάσταση της κυκλοφορίας τη στιγμή της αλλαγής.

Ο χρόνος που απαιτείται για κάθε αλλαγή φυλακής καθορίζεται σε τριάντα (30) λεπτά.

3.5.3.5 Διαλείμματα κατά τη διάρκεια της Επιχειρησιακής εργασίας: Ο χρόνος συνεχούς επιχειρησιακής εργασίας ενός ελεγκτή ΕΚ δεν θα πρέπει να ξεπερνά τις δύο (2) ώρες σε μια θέση εργασίας χωρίς, κατά τη διάρκεια των οποίων ή στο τέλος αυτών, να έχει κάνει διάλειμμα ή διαλείμματα αθροιστικά όχι μικρότερα των 30 λεπτών (στον χρόνο αυτό δεν περιλαμβάνεται ο χρόνος που απαιτείται για την διαδικασία ενημέρωσης του ελεγκτή που θα τον αντικαταστήσει).

Με απόφαση του Προϊσταμένου της μονάδας ο χρόνος συνεχούς επιχειρησιακής εργασίας μπορεί να αυξάνεται ή να μειώνεται ανάλογα με την ένταση ή το φόρτο εργασίας.

3.5.3.6 Περισσότερες από δύο συνεχόμενες νυχτερινές φυλακές δεν μπορούν να πραγματοποιηθούν.

3.5.3.7 Οι ώρες εργασίας ενός ελεγκτή ΕΚ δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να υπερβαίνουν τις δέκα (10) ώρες το 24ωρο.

3.5.3.8 Ημέρες Άδειας ετησίως: Οι ημέρες άδειας των ΕΕΚ καθορίζονται σύμφωνα με τον Υπαλληλικό Κώδικα και διακρίνονται σε ημέρες Κανονικής άδειας, άδειας λόγω Παραμεθορίου, άδειας Πληροφορικής, Γονικής άδειας καθώς και άδειας για την απαιτούμενη υγειονομική εξέταση.

3.5.3.9 Προγράμματα Εργασίας: Οι ώρες εργασίας των ελεγκτών ΕΚ κάθε μονάδας ΕΚ, προσδιορίζονται σε μηνιαία βάση με την έκδοση μηνιαίων προγραμμάτων εργασίας, τα οποία γνωστοποιούνται σ' αυτούς, τουλάχιστον πέντε (5) ημέρες πριν από την έναρξη ισχύος τους.

Τροποποιήσεις των παραπάνω προγραμμάτων μπορούν να γίνουν κατά περίπτωση από τον Προϊστάμενο της μονάδας ΕΚ, για την κάλυψη υπηρεσιακών αναγκών.

3.6 Τηρούμενα Δελτία

3.6.1 Τα παρακάτω δελτία αποτελούν επίσημα έγγραφα και η συμπλήρωσή τους είναι υποχρεωτική.

3.6.2 Σε μονάδες ΕΚ που παρέχονται υπηρεσίες σε περισσότερους του ενός χώρους, ξεχωριστά δελτία συμπληρώνονται σε καθένα από τους χώρους αυτούς.

3.6.3 Για μονάδες που λειτουργούν σε 24ώρη βάση, συμπληρώνονται συνεχώς, ενώ για μονάδες που δεν λειτουργούν σε 24ώρη βάση, συμπληρώνονται για το χρονικό διάστημα λειτουργίας τους.

3.6.4 Ο Προϊστάμενος Φυλακής ή ο υπεύθυνος ΕΕΚ σε κάθε χώρο εργασίας, είναι υπεύθυνος για το άνοιγμα, κλείσιμο και την συμπλήρωση ενός δελτίου.

3.6.5 Η καταγραφή των στοιχείων πρέπει να γίνεται με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο, ως εξής:

- Η εγγραφή των στοιχείων γίνεται σε χρόνο UTC και όπου απαιτείται, οι εισαγωγές θα πρέπει να γίνονται με επαρκείς λεπτομέρειες που θα επιτρέπουν στον αναγνώστη να κατανοεί πλήρως το συμβάν και τις ενέργειες που έγιναν. Αυστηρή προσοχή θα πρέπει να δίνεται στο χρόνο που έγινε το συμβάν και στο χρόνο που άρχισαν οι ενέργειες.
- Οι εισαγωγές θα πρέπει να γίνονται με χρονολογική σειρά.
- Στην περίπτωση μονάδων που λειτουργούν σε 24ωρη βάση τα δελτία ανοίγουν στις 00.00 UTC και κλείνουν στις 24.00 UTC.

3.6.6 Το προσωπικό πρέπει να ενημερώνεται για το περιεχόμενο των δελτίων, προτού αναλάβει τα καθήκοντά του σε κάποια επιχειρησιακή θέση.

3.6.7 Δελτίο Συμβάντων: Το Δελτίο Συμβάντων συμπληρώνεται με σκοπό την καταγραφή όλων των συμβάντων ΕΕΚ καθώς και συμβάντων και ενεργειών που σχετίζονται με λειτουργίες, ευκολίες, εξοπλισμό και προσωπικό σε μια μονάδα ΕΕΚ.

Η καταγραφή στο Δελτίο Συμβάντων διέπεται από τους βασικούς κανόνες όπως περιγράφονται παραπάνω και κυρίως με σαφή και κατηγορηματικό τρόπο, ενώ ιδιαίτερη προσοχή χρειάζεται για τα παρακάτω σημεία:

- Οι εισαγωγές πρέπει να γίνονται -εφόσον είναι εφικτόαμέσως μετά το συμβάν και με χρονολογική σειρά.
- Όταν βρίσκεται σε εξέλιξη μια κατάσταση έκτακτης ανάγκης, ή όταν υπάρχει φόρτος εργασίας, πρέπει να σημειώνονται τουλάχιστον σε αδρές γραμμές τα γεγονότα και να καταγράφονται οι ακριβείς χρόνοι, ώστε να είναι δυνατό να γίνει η ανάπτυξη των γεγονότων και ενεργειών μόλις υπάρξει διαθέσιμος χρόνος.

3.6.8 Δελτίο Λειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων-Ραδιοβοηθημάτων & Συσκευών Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης-Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας: Η συμπλήρωση του δελτίου αυτού διέπεται από όσα αναφέρθηκαν παραπάνω.

3.6.9 Ημερολόγιο Θέσης: Σε κάθε μονάδα ΕΚ, στην οποία λειτουργούν περισσότερες της μιας θέσης εργασίας, ξεχωριστά δελτία συμπληρώνονται σε κάθε μία από αυτές. Η συμπλήρωση είναι υποχρεωτική και η καταγραφή γίνεται από τον ελεγκτή υπηρεσίας, ο οποίος συμπληρώνει την ώρα ανάληψης των καθηκόντων του καθώς και την ώρα παράδοσής τους, υπογράφει δε συμπληρώνοντας και τα αρχικά που του έχουν εκχωρηθεί. Ο Προϊστάμενος Φυλακής εποπτεύει για το άνοιγμα, κλείσιμο και τη συμπλήρωση χωρίς χρονικά κενά, του Ημερολογίου Θέσης.

3.6.10 Δελτίο Παρουσίας Προσωπικού 24ώρου φυλακής: Στο δελτίο αυτό υπογράφουν οι εργαζόμενοι σε 24ωρη φυλακή. Ο Προϊστάμενος βεβαιώνει την ώρα άφιξης και αναχώρησής τους. Επίσης αναγράφει τους λόγους τυχόν απουσιών.

3.7 Άλλα Δελτία

3.7.1 Μηνιαίο Δελτίο Κίνησης Α/φών Αφίξεις - Αναχωρήσεις: Συμπληρώνεται την 1η κάθε μήνα, από κάθε Μονάδα ΕΕΚ και αποστέλλεται στην αρμόδια Αρχή, με σκοπό να πραγματοποιείται στατιστική ανάλυση των κινήσεων των α/φών.

3.7.2 Ετήσιο Δελτίο Κίνησης Α/φών: Συμπληρώνεται στο τέλος κάθε χρόνου από κάθε Μονάδα ΕΕΚ και αποστέλλεται στην αρμόδια Αρχή, για περαιτέρω επεξεργασία.

3.8 Αρμοδιότητες και καθήκοντα Ελεγκτών ΕΚ

3.8.1 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των Ελεγκτών ΕΚ που εργάζονται σε επιχειρησιακές θέσεις πρέπει να καθορίζονται σαφώς και λεπτομερώς με εγκεκριμένες από την αρμόδια αρχή αποφάσεις. Η ανάθεση βοηθητικών εργασιών σε Ελεγκτές ΕΚ γίνεται με σχετικές αποφάσεις του Προϊσταμένου της μονάδας.

3.8.2 Οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα των Ελεγκτών ΕΚ που εργάζονται σε μη επιχειρησιακές θέσεις καθορίζονται στις οργανικές διατάξεις της ΥΠΑ, ή στις οικείες διατάξεις που διέπουν το νομικό καθεστώς των υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας.

4 ΠΤΥΧΙΑ, ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ & ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ

4.1 Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας

4.1.1 Ένα άτομο για να παρέχει εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ελλάδα, θα πρέπει να είναι κάτοχος Πτυχίου Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (ΠΕΕΚ), που εκδίδεται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ).

4.1.2 Ένα άτομο για να παρέχει εξυπηρέτηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ελλάδα, πέρα των παραπάνω, θα πρέπει να έχει ειδικότητα σε ισχύ και πιστοποιητικό υγείας της προβλεπόμενης τάξης, όπου αυτό απαιτείται.

4.2 Μαθητευόμενος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας

4.2.1 Είναι αυτός που έχει ολοκληρώσει επιτυχώς εγκεκριμένη Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση ΕΕΚ. Η εκπαίδευση αυτή παρέχει το θεωρητικό υπόβαθρο προκειμένου να εκπαιδευτεί για την απόκτηση της πρώτης του ειδικότητας, η οποία θα του επιτρέψει την απονομή του ΠΕΕΚ.

4.2.2 Κάθε πρόσωπο που δεν κατέχει ακόμη Πτυχίο ΕΕΚ, δεν θα παρέχει υπηρεσίες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας υπό την επίβλεψη ενός ΕΕΚ, που έχει τα κατάλληλα προσόντα, παρά μόνον εάν είναι κάτοχος Άδειας Μαθητευόμενου ΕΕΚ.

4.3 Εκπαιδευόμενος Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας

4.3.1 Είναι ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, κάτοχος ΠΕΕΚ, που εκπαιδεύεται προκειμένου να αποκτήσει επιπρόσθετες ειδικότητες ή πιστοποιήσεις.

4.3.2 Ο εκπαιδευόμενος ΕΕΚ δεν θα παρέχει υπηρεσίες Ελέγχου Ε.Κ. για τις οποίες δεν έχει ειδικότητα σε ισχύ, παρά μόνον εάν επιβλέπεται από ελεγκτή που έχει τα κατάλληλα προσόντα.

4.4 Εκπαιδευτής για Εκπαίδευση στην Πράξη (On the Job Training Instructor, OJTI)

4.4.1 Είναι ο ελεγκτής εναέριας κυκλοφορίας, κάτοχος ειδικότητας σε ισχύ, ο οποίος είναι εξειδικευμένος στο να παρέχει εκπαίδευση στο επιχειρησιακό περιβάλλον, για το οποίο η ειδικότητά του ισχύει.

4.5 Πτυχίο Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (ΠΕΕΚ)

4.5.1 Το ΠΕΕΚ είναι το έγγραφο με το οποίο εξουσιοδοτείται ο κάτοχός του να παρέχει εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας. Περιλαμβάνει το είδος της εξυπηρέτησης αυτής, καθώς και τη Μονάδα ΕΕΚ στην οποία δύναται να την παρέχει.

4.6 Ειδικότητα / Πιστοποίηση

4.6.1 Ειδικότητα/ Πιστοποίηση είναι η εξουσιοδότηση που ενσωματώνεται στο ΠΕΕΚ, αποτελεί αναπόσπαστο μέρος αυτού και καθορίζει τις ειδικές συνθήκες, προνόμια ή περιορισμούς που σχετίζονται με αυτό.

4.6.2 Οι επιμέρους ειδικότητες/ πιστοποίησεις διακρίνονται σε:

4.6.2.1 Πιστοποίηση (Καταχώριση) ΠΕΕΚ

Η μόνη πιστοποίηση συνδεδεμένη με το ΠΕΕΚ, είναι η πιστοποίηση του Εκπαιδευτή για Εκπαίδευση στην Πράξη (On-the-job Training Instructor - OJTI). Η πιστοποίηση αυτή εξουσιοδοτεί τον κάτοχό της να εκπαιδεύει τους μαθητευόμενους/εκπαιδευόμενους ελεγκτές για την απόκτηση ειδικότητας/ πιστοποίησης.

4.6.2.2 Πιστοποίηση ειδικότητας

Είναι πιστοποίηση συνδεδεμένη με συγκεκριμένη ειδικότητα και αναφέρεται στον τύπο του εξοπλισμού π.χ. radar, που χρησιμοποιείται για την παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας στο πλαίσιο της ειδικότητας αυτής.

4.6.2.3 Πιστοποίηση (Καταχώριση) μονάδας / θέσης

Είναι πιστοποίηση συνδεδεμένη με συγκεκριμένες ειδικότητες και πιστοποιήσεις ειδικοτήτων, η οποία καθορίζει την Μονάδα Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και τους συγκεκριμένους τομείς, ομάδες τομέων ή επιχειρησιακών θέσεων, στις οποίες ο κάτοχος ΠΕΕΚ παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ.

4.7 Άδεια Μαθητευομένου Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας (ΑΜΕΕΚ)

4.7.1 Άδεια που εκχωρείται σε μαθητευόμενο ΕΕΚ, μετά την επιτυχή περάτωση της Εισαγωγικής Θεωρητικής Εκπαίδευσης και επιτρέπει στον κάτοχό της να αρχίσει την εκπαίδευση στην πράξη, σε επιχειρησιακή θέση με συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας, υπό την επίβλεψη ενός OJTI, με στόχο την απόκτηση της αντίστοιχης ειδικότητας.

4.8 Ειδικότητες και Πιστοποιήσεις ΕΕΚ

4.8.1 Η ισχύς κάθε ειδικότητας και πιστοποίησης είναι ετήσια. Οι προϋποθέσεις για την ανανέωση της ισχύος τους, καθορίζονται κατά περίπτωση, όπως αναφέρεται στην παρ.4.15 (Διατήρηση ειδικότητας/ πιστοποίησης) του παρόντος.

4.8.2 Οι ακόλουθες ειδικότητες και πιστοποιήσεις προβλέπονται για τους ΕΕΚ:

4.8.2.1 ΕΛΕΓΧΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Α. Ειδικότητα Ελέγχου Αεροδρομίου εξ όψεως (ADV)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία ενός αεροδρομίου για το οποίο δεν υπάρχουν δημοσιευμένες ενόργανες διαδικασίες προσεγγίσεων και αναχωρήσεων.

Β. Ενόργανος έλεγχος αεροδρομίου (ADI)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στην κυκλοφορία ενός αεροδρομίου για το οποίο υπάρχουν δημοσιευμένες ενόργανες διαδικασίες προσεγγίσεων και αναχωρήσεων. Η ειδικότητα αυτή συνδέεται με τις ακόλουθες πιστοποιήσεις:

α) Ελέγχου Κινήσεων Εδάφους (GMC)

Είναι ο έλεγχος των κινήσεων στην περιοχή ελιγμών του αεροδρομίου.

β) Έλεγχος Κινήσεων Εδάφους με μέσα επιτήρησης (GMS)

Είναι ο έλεγχος των κινήσεων στην περιοχή ελιγμών του αεροδρομίου με τη χρήση μέσων επιτήρησης.

γ) Έλεγχος Ιπτάμενης Κυκλοφορίας (AIR)

Είναι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, που παρέχεται στην ιπτάμενη κυκλοφορία στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου χωρίς τη χρήση μέσων επιτήρησης.

Οι πιστοποιήσεις α, γ και όπου προβλέπεται η β είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την απονομή της ειδικότητας.

δ) Έλεγχος Πύργου (TWR)

Είναι ο έλεγχος κινήσεων εδάφους και ο έλεγχος ιπτάμενης κυκλοφορίας, όταν παρέχονται από μία θέση εργασίας.

Η πιστοποίηση αυτή και όπου προβλέπεται η β είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την απονομή της ειδικότητας.

ε) Έλεγχος Ιπτάμενης Κυκλοφορίας με τη χρήση Radar (RAD)

Είναι ο έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας, που παρέχεται στην ιπτάμενη κυκλοφορία στη γειτνίαση ενός αεροδρομίου με τη χρήση RADAR. Η απόκτηση αυτής της πιστοποίησης προϋποθέτει τις πιστοποιήσεις Ελέγχου Κινήσεων Εδάφους, Ελέγχου Κινήσεων Εδάφους με μέσα επιτήρησης, όπου προβλέπεται, και Ελέγχου Ιπτάμενης Κυκλοφορίας ή τις πιστοποιήσεις Ελέγχου Πύργου και Ελέγχου Κινήσεων Εδάφους με μέσα επιτήρησης, όπου προβλέπεται.

4.8.2.2 ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ

Α. Ειδικότητα Διαδικασιακού Ελέγχου Προσέγγισης (APP)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας σε αφικνούμενα, αναχωρούντα ή υπεριπτάμενα α/φη σε μια τερματική περιοχή ελέγχου ή/και ζώνη ελέγχου χωρίς τη χρήση μέσων επιτήρησης.

Β. Ειδικότητα Ελέγχου Προσέγγισης με Μέσα επιτήρησης (APS)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας σε αφικνούμενα, αναχωρούντα ή υπεριπτάμενα α/φη σε μια περιοχή ελέγχου ή/και ζώνη ελέγχου με τη χρήση μέσων επιτήρησης. Η ειδικότητα αυτή συνδέεται με τις ακόλουθες πιστοποιήσεις:

α) RADAR προσέγγισης (RAD)

Είναι η παροχή ελέγχου προσέγγισης με τη χρήση πρωτεύοντος ή δευτερεύοντος RADAR, ή και των δύο. Η πιστοποίηση αυτή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την απονομή της ειδικότητας.

Οι παρακάτω β, γ, δ πιστοποιήσεις προϋποθέτουν την κατοχή της πιστοποίησης RADAR προσέγγισης

β) RADAR προσέγγισης ακριβείας (PAR)

Είναι η παροχή ελέγχου προσέγγισης ακριβείας σε αφικνούμενα αεροσκάφη με τη χρήση RADAR ακριβείας.

γ) RADAR επιτήρησης (SRA)

Είναι η παροχή ελέγχου προσέγγισης σε αφικνούμενα αεροσκάφη με τη χρήση RADAR επιτήρησης

δ) Τερματικός Έλεγχος (TCL)

Είναι η παροχή ελέγχου με τη χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων επιτήρησης σε τερματικές περιοχές ελέγχου, όπως καθορίζονται με απόφαση της Αρμόδιας Αρχής.

4.8.2.3 ΕΛΕΓΧΟΥ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Α. Ειδικότητα Διαδικασιακού Ελέγχου Περιοχής (ACP)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες περιοχές χωρίς τη χρήση μέσων επιτήρησης.

α) Πιστοποίηση Σχεδιασμού κυκλοφορίας (PLN)

Η πιστοποίηση αυτή επιτρέπει τον προγραμματισμό - σχεδιασμό της κυκλοφορίας σε ένα τομέα ευθύνης καθώς και τη συνδρομή στο έργο του ελεγκτή Radar.

β) Πιστοποίηση Κέντρου Πληροφοριών Πτήσης (FIC)

Η πιστοποίηση αυτή επιτρέπει την παροχή εξυπηρέτησης πληροφοριών πτήσης προς όλες τις VFR πτήσεις εντός του FIR Αθηνών, όπως και στις IFR πτήσεις μετά από αίτησή τους. Επιπρόσθετα παρέχει υπηρεσίες Συνέγερσης, Έρευνας και Διάσωσης.

Οι Πιστοποιήσεις α) και β) είναι απαραίτητες προϋποθέσεις για την απονομή της ειδικότητας

Β. Ειδικότητα Ελέγχου Περιοχής με Μέσα επιτήρησης (ACS)

Η ειδικότητα αυτή επιτρέπει στον κάτοχό της να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας σε ελεγχόμενες περιοχές με τη χρήση μέσων επιτήρησης. Η ειδικότητα αυτή τίθεται σε ισχύ, με την απόκτηση της πιστοποίησης ελέγχου περιοχής με Radar. Η ειδικότητα αυτή συνδέεται με τις ακόλουθες πιστοποιήσεις:

α) RADAR Περιοχής (RAD)

Είναι η παροχή ελέγχου περιοχής, με τη χρήση πρωτεύοντος ή δευτερεύοντος RADAR, ή και των δύο. Η πιστοποίηση αυτή είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την απονομή της ειδικότητας.

β) Τερματικός Ελεγχος (TCL)

Είναι η παροχή ελέγχου με τη χρήση όλων των διαθέσιμων μέσων επιτήρησης σε τερματικές περιοχές ελέγχου, όπως καθορίζονται με απόφαση της Αρμόδιας Αρχής.

Σημείωση: Η απόκτηση ειδικότητας ελέγχου περιοχής με μέσα επιτήρησης προϋποθέτει την κατοχή ειδικότητας διαδικασιακού ελέγχου περιοχής.

4.8.2.4 Πιστοποίηση Μονάδας

- Κάθε μία από τις ειδικότητες ή/και πιστοποιήσεις των παρ. 4.8.2.1, 4.8.2.2 και 4.8.2.3 αφορούν τη συγκεκριμένη μονάδα ΕΕΚ, στην οποία αναφέρονται.

- Είναι δυνατόν μετά από σχετική απόφαση της αρμόδιας αρχής, ο κάτοχος ειδικότητας με συγκεκριμένη πιστοποίηση Μονάδας, να ασκεί τα καθήκοντα που απορρέουν από αυτή και σε μικρότερες Μονάδες ΕΕΚ, σύμφωνα με καθορισμένη διαδικασία.

Στο πλαίσιο της διαδικασίας αυτής, θα διαπιστώνεται και αποδεικνύεται η καλή γνώση των τοπικών Κανονισμών και Διαδικασιών, της χρήσης των μέσων και ευκολιών που διατίθενται στην Μονάδα ΕΕΚ και γενικά ότι υπάρχει επαρκής γνώση των όσων απαιτούνται για την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν, από την κατά περίπτωση και προς άσκηση, ειδικότητα. Τα παραπάνω πιστοποιούνται με βεβαίωση του Προϊσταμένου της Μονάδας.

- Η πιστοποίηση μονάδας μπορεί να αναφέρεται και σε συγκεκριμένους τομείς, ομάδες τομέων ή επιχειρησιακές θέσεις.

4.9 Διαδικασία έκδοσης Πτυχίων και Αδειών

4.9.1 Διαδικασία απόκτησης Άδειας Μαθητευόμενου ΕΕΚ

4.9.1.1 Για να αποκτήσει ο ενδιαφερόμενος Άδεια Μαθητευόμενου ΕΕΚ θα πρέπει:

α. να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς, την εγκεκριμένη Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση,

β. να είναι κάτοχος πιστοποιητικού υγείας της προβλεπόμενης τάξης,

γ. να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς το εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης που αφορά την ειδικότητα, για την οποία είναι υποψήφιος και

δ. να έχει οριστεί Εκπαιδευτής για Εκπαίδευση στην Πράξη (OJTI), κάτοχος σε ισχύ της αντίστοιχης ειδικότητας, ο οποίος θα τον εκπαιδεύει.

4.9.1.2 Η Άδεια Μαθητευόμενου ΕΕΚ, ισχύει για περιορισμένο χρονικό διάστημα και ανανεώνεται εάν κριθεί αναγκαίο. Καταργείται αυτοδικαίως μετά την απόκτηση της πρώτης ειδικότητας, που συνεπάγεται και την απόκτηση του Πτυχίου ΕΕΚ.

4.9.1.3 Η Άδεια Μαθητευόμενου ΕΕΚ εκδίδεται και ανανεώνεται από την αρμόδια Αρχή.

4.9.2 Διαδικασία απόκτησης ΠΕΕΚ

4.9.2.1 Το ΠΕΕΚ δεν απονέμεται χωρίς την απόκτηση μιας, τουλάχιστον, ειδικότητας ΕΕΚ. Τίθεται σε ισχύ με το πιστοποιητικό ισχύος πτυχίου.

4.9.2.2 Ο υποψήφιος θα πρέπει να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την εγκεκριμένη Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση.

4.9.2.3 Ο υποψήφιος θα πρέπει επίσης να έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την προβλεπόμενη εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης και της εκπαίδευσης στην πράξη (OJT), για την απόκτηση μιας ειδικότητας στην επιχειρησιακή μονάδα που είναι τοποθετημένος.

4.10 Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου (ΠΙΠ)

4.10.1 Είναι το επικυρωμένο από την αρμόδια Αρχή έντυπο και αποτελεί μέρος του πτυχίου. Με το ΠΙΠ αφενός παρέχεται για καθορισμένο χρονικό διάστημα η δυνατότητα άσκησης των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο, αφετέρου δε πιστοποιούνται οι ειδικότητες και πιστοποιήσεις του κατόχου που είναι σε ισχύ.

4.10.2 Το ΠΙΠ ανανεώνεται κατά τα οριζόμενα, σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις, χρονικά διαστήματα. Η ανανέωση αυτή, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις, μπορεί να διενεργηθεί και μέσα στις τριάντα (30) προηγούμενες ημέρες από την ημερομηνία λήξης, με έναρξη ισχύος την ημερομηνία λήξης του προηγούμενου ΠΙΠ, ή και μετά τη λήξη του με έναρξη ισχύος την ημερομηνία ανανέωσης.

4.10.3 Κατ' εξαίρεση των παραπάνω, η ημερομηνία λήξης των ΠΙΠ, που ανανεώθηκαν μετά τη λήξη τους με πρακτική εξέταση, υπολογίζεται με βάση την ημερομηνία διεξαγωγής της εξέτασης, ενώ η ισχύς καθορίζεται σύμφωνα με την έκδοση της σχετικής απόφασης από την αρμόδια Αρχή.

4.10.4 Η τήρηση των προϋποθέσεων για την ανανέωση του ΠΙΠ είναι ευθύνη του κατόχου, ο δε Προϊστάμενος της Μονάδας τον διευκολύνει προς τούτο. Σε κάθε μονάδα ΕΕΚ τηρείται αρχείο με ευθύνη του προϊσταμένου, ο οποίος και παρακολουθεί την ισχύ των ΠΕΕΚ των ελεγκτών της μονάδας του.

4.11 Αναστολή και Ανάκληση της ισχύος ΠΕΕΚ

4.11.1 Λόγοι ανάκλησης (προσωρινής ή οριστικής) ή αναστολής ενός ΠΕΕΚ και των συνδεδεμένων μ' αυτό ειδικοτήτων/πιστοποιήσεων είναι η μείωση της επαγγελματικής επάρκειας στην παροχή ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας του κατόχου του στις εξής περιπτώσεις:

α) στην περίπτωση της κατωτέρω παραγράφου 4.12.3

β) στην περίπτωση του άρθρου 3 του ΠΔ 8/2004 ΦΕΚ Α/4/15-1-2004 (απώλεια ειδικότητας για λόγους υγείας)

γ) στην περίπτωση του άρθρου 4 του ΠΔ 8/2004 ΦΕΚ Α/4/15-1-2004 (απώλεια ειδικότητας λόγω αντικειμενικής αδυναμίας)

Το ΠΕΕΚ του οποίου η ισχύς έχει από οποιοδήποτε λόγο, ανασταλεί ή ανακληθεί κατατίθεται υποχρεωτικά στην αρμόδια Αρχή.

4.12 Επάρκεια Ειδικότητας και Πιστοποίησης

4.12.1 Επάρκεια ειδικότητας είναι η ικανότητα ενός ελεγκτή να εφαρμόζει τις κατάλληλες γνώσεις, δεξιότητες και εμπειρία, όταν παρέχει εξυπηρετήσεις ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, όπως αυτές προσδιορίζονται στο ΠΕΕΚ του.

4.12.2 Πριν την απονομή μιας ειδικότητας ή πιστοποίησης θα πρέπει να εξασφαλίζεται η επάρκεια του ελεγκτή.

4.12.3 Για τη διατήρηση της επάρκειας ειδικότητας ή πιστοποίησης απαιτείται οι ελεγκτές να συμπληρώνουν ένα ελάχιστο χρόνο άσκησης των επιχειρησιακών τους καθηκόντων για κάθε μια από τις ειδικότητες ή πιστοποιήσεις που κατέχουν. Ο ελάχιστος αυτός χρόνος άσκησης των επιχειρησιακών καθηκόντων ορίζεται ως εξής:

- Δώδεκα (12) ώρες κατά τη διάρκεια των σαράντα (40) προηγούμενων ημερών.

- Στην αντίθετη περίπτωση και για απουσία όχι μεγαλύτερη των τριών (3) μηνών, θα πρέπει πριν να αναλάβει υπεύθυνα τα καθήκοντά του, να εκτελέσει ικανοποιητικά υπό την επίβλεψη άλλου υπεύθυνου ελεγκτή της αυτής ειδικότητας, για δώδεκα (12) τουλάχιστον ώρες τα καθήκοντά του στο πλαίσιο της ειδικότητας/πιστοποίησης που κατέχει.

- Για διάστημα απουσίας μεγαλύτερο των τριών (3) μηνών και μικρότερο των έξι (6), το παραπάνω διάστημα ορίζεται σε εικοσιτέσσερις (24) ώρες.

Στις περιπτώσεις αυτές, ο Προϊστάμενος της αντίστοιχης Μονάδας Εναέριας Κυκλοφορίας, συμπληρώνει βεβαίωση και την καταχωρεί στο σχετικό αρχείο.

4.12.4 Οι Μονάδες ΕΕΚ πρέπει να εφαρμόζουν εγκεκριμένη διαδικασία περιοδικής επανεκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένης και εκπαίδευσης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης, προκειμένου να διατηρείται η επάρκεια των ελεγκτών.

4.12.5 Αξιολόγηση, ως προς την επάρκεια, απαιτείται προκειμένου ένας μαθητευόμενος ελεγκτής να αποκτήσει ΠΕΕΚ σε ισχύ και τις αντίστοιχες ειδικότητες αυτού.

4.12.6 Εκπαιδευόμενοι ελεγκτές που κατέχουν ΠΕΕΚ, πρέπει να αποδείξουν την επάρκειά τους, προκειμένου να θέσουν σε ισχύ την/τις ειδικότητα/ες ή πιστοποίηση/σεις τους, για να ασκήσουν τα καθήκοντά τους σε άλλη θέση ή τομέα, στην ίδια ή σε άλλη Μονάδα ΕΕΚ.

4.12.7 Η επάρκεια θα αξιολογείται με εγκεκριμένη διαδικασία, πλήρως τεκμηριωμένη, που θα υποδεικνύει τη μέθοδο που χρησιμοποιείται για το σκοπό αυτό και θα βασίζεται, είτε σε περιοδικές αξιολογήσεις μέσω εξυπηρέ-

τησης αντιπροσωπευτικών δειγμάτων πραγματικής κυκλοφορίας, ή με τη χρήση προσομοιωτή, με συμπλήρωση ερωτηματολογίων, είτε και με συνδυασμό των παραπάνω.

4.12.8 Σε περίπτωση διαπιστωμένης «μη επάρκειας», σε σχέση με συγκεκριμένη ειδικότητα/πιστοποίηση, σύμφωνα με τα διαλαμβανόμενα στις παράγρ. 4.11.1α και 4.11.1γ, δεν θα επιτρέπεται στον ελεγκτή να ασκεί τα καθήκοντα που απορρέουν από την ειδικότητα/πιστοποίηση αυτή. Κατά συνέπεια, στην περίπτωση της παραγράφου 4.11.1α θα αναστέλλεται η ισχύς ειδικότητας, ενώ το ΠΕΕΚ θα λειτουργεί ως Άδεια Μαθητευομένου Ελεγκτή ΕΚ, ενώ στην περίπτωση της παραγράφου 4.11.1γ θα αποφαίνεται η Επιτροπή του άρθρου 5 του ΠΔ 8/2004.

4.12.9 Οι Μονάδες ΕΕΚ θα εφαρμόζουν εγκεκριμένη διαδικασία που θα επιτρέπει στον ελεγκτή να επανακτήσει την επάρκειά του.

4.12.10 Οι Μονάδες ΕΕΚ διατηρούν αρχεία με τον χρόνο εργασίας σε κάθε τομέα ή επιχειρησιακή θέση, καθώς και με τις αξιολογήσεις επάρκειας.

4.12.11 Στην περίπτωση της παραγράφου 4.11.1.β ισχύουν τα διαλαμβανόμενα στην παράγραφο 6.2.4.1

4.13 Απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης και Διενέργεια εξετάσεων:

4.13.1 Απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης

Για την απόκτηση μιας ειδικότητας ή πιστοποίησης απαιτούνται:

α. Εμπειρία, (βλέπε παρ. 4.14 «Προϋποθέσεις συμμετοχής σε εξέταση για την απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης»),

β. Προφορική και πρακτική εξέταση - πάνω σε όλα τα προβλεπόμενα θέματα για την αιτούμενη ειδικότητα/πιστοποίηση, προκειμένου να αποδείξει ο υποψήφιος, ότι μπορεί να ασκήσει ικανοποιητικώς τα καθήκοντα που απορρέουν από την ειδικότητα/πιστοποίηση αυτή. Η εξέταση αυτή διενεργείται στην Μονάδα ΕΕΚ για την οποία αιτείται η ειδικότητα/πιστοποίηση και σύμφωνα με προβλεπόμενη διαδικασία.

γ. Πιστοποιητικό υγείας, της προβλεπόμενης τάξης, μόνο για την ειδικότητα Ελέγχου Αεροδρομίου με/χωρίς ενόργανες διαδικασίες.

4.13.2 Επιπροσθέτως, για την απόκτηση των ειδικοτήτων Ελέγχου Περιοχής με Μέσα Επιτήρησης και Ελέγχου Αεροδρομίου με Μέσα Επιτήρησης, εκτός από τα παραπάνω (α) και (β), απαιτείται ο υποψήφιος να έχει σε ισχύ την ειδικότητα Διαδικασιακού Ελέγχου Περιοχής και Ελέγχου Αεροδρομίου με/χωρίς ενόργανες διαδικασίες, αντίστοιχα.

4.13.3 Ειδικότερα, για την απόκτηση της πιστοποίησης πτυχίου Εκπαιδευτή για Εκπαίδευση στην Πράξη (OJTI) απαιτούνται μόνο τα παρακάτω:

α. να είναι ο υποψήφιος κάτοχος ειδικότητας σε ισχύ, με συγκεκριμένη πιστοποίηση στο επιχειρησιακό περιβάλλον που θα παρέχει εκπαίδευση και να έχει ελάχιστη εμπειρία τουλάχιστον δύο (2) ετών για την ειδικότητα αυτή

β. για πιστοποιήσεις Μονάδας, όπως π.χ. συγκεκριμένου τομέα ή επιχειρησιακής θέσης, απαιτείται μια ελάχιστη εμπειρία έξι (6) μηνών και,

γ. να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία, εγκεκριμένη για την πιστοποίηση αυτή εκπαίδευση.

4.13.4 Διενέργεια εξετάσεων

4.13.4.1 Για την συμμετοχή στις πάσης φύσεως προβλεπόμενες εξετάσεις και επανεξετάσεις, καθώς και την ανανέωση βάσει βεβαίωσης πτυχίου, ειδικότητας/πιστοποίησης κλπ, υποβάλλεται αίτηση του ενδιαφερομένου. Η συμμετοχή των ΕΕΚ σε εξέταση ή επανεξέταση για απόκτηση πτυχίου ή ειδικότητας/πιστοποίησης, καθώς και η ανανέωση βάσει βεβαίωσης ειδικότητας/πιστοποίησης, γίνεται και χωρίς αίτηση του υπαλλήλου εφόσον εκδοθεί σχετική απόφαση της αρμόδιας Αρχής. Η συμμετοχή του υπαλλήλου, σύμφωνα με τα παραπάνω, είναι υποχρεωτική για τον υπάλληλο και την υπηρεσία.

4.13.4.2 Η αρμόδια για την εκπαίδευση και τη διενέργεια των εξετάσεων Αρχή ορίζει Εξουσιοδοτημένους Εξεταστές που διενεργούν τις εξετάσεις και ενημερώνουν την αρμόδια Αρχή για τα αποτελέσματα.

4.13.4.3 Οι λεπτομέρειες των εξετάσεων για κάθε μάθημα, της εξεταστέας ύλης, των θεμάτων των προφορικών-πρακτικών εξετάσεων, των ορίων ανοχής των επιδόσεων, των εχόντων δικαίωμα συμμετοχής στις εξετάσεις, των ενστάσεων, των προγραμμάτων, καθώς και κάθε θέμα που έχει σχέση με τη μέθοδο, τη διαδικασία και το φορέα διενέργειας των εξετάσεων και επανεξετάσεων προς απονομή πτυχίου, ειδικότητας και πιστοποίησης, καθορίζονται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής.

4.13.4.4 Η απονομή ειδικοτήτων/πιστοποιήσεων στους ΕΕΚ γίνεται από την αρμόδια Αρχή.

4.14 Προϋποθέσεις συμμετοχής σε εξέταση για την απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης.

4.14.1 Προκειμένου ένας μαθητευόμενος/εκπαιδευόμενος να συμμετάσχει σε εξέταση για την απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης θα πρέπει:

α. Να έχει ολοκληρώσει με επιτυχία την εγκεκριμένη για την ειδικότητα/ πιστοποίηση, εκπαίδευση

β. Να έχει, κατά τους δώδεκα (12) πριν την υποβολή της αίτησης μήνες, ασκήσει ικανοποιητικά, για καθορισμένο χρονικό διάστημα, τα καθήκοντα που αφορούν την ειδικότητα που αιτείται, υπό την επίβλεψη ελεγκτή OJTI, και

γ. Να είναι κάτοχος ειδικότητας σε ισχύ, εφόσον απαιτείται

4.14.2 Εξαιρέσεις:

4.14.2.1 Ο κάτοχος ειδικότητας με πιστοποίηση συγκεκριμένης Μονάδας, δεν απαιτείται για την απόκτηση πιστοποίησης άλλης Μονάδας για την ίδια ειδικότητα, να πληροί τις προϋποθέσεις της παρ. 4.14.1.

4.14.2.2 Προκειμένου ένας ελεγκτής να αποκτήσει μια επιπλέον ειδικότητα, πέραν αυτής/ών που κατέχει, δεν θα υφίσταται το μέρος της εγκεκριμένης εκπαίδευσης για τη νέα ειδικότητα που είναι κοινό και το έχει ήδη ολοκληρώσει στα πλαίσια της απόκτησης της/των ειδικότητας/ων που ήδη κατέχει.

4.14.3 Το χρονικό διάστημα άσκησης καθηκόντων της παρ. 4.14.1 (β) που αφορούν την αιτούμενη ειδικότητα/πιστοποίηση:

α. ορίζεται από την αρμόδια αρχή ανάλογα με την ειδικότητα/πιστοποίηση και δεν μπορεί να είναι μικρότερο:

- των ενενήντα (90) ωρών ή του ενός (1) μηνός, όποιο είναι μεγαλύτερο, για τις πιστοποιήσεις που προβλέπονται στις ειδικότητες Ελέγχου Αεροδρομίου με/χωρίς Ενόργανες Διαδικασίες και Διαδικασιακού Ελέγχου Περιοχής
- των εκατόν ογδόντα (180) ωρών ή των τριών (3) μηνών, όποιο είναι μεγαλύτερο, για τις λοιπές ειδικότητες και πιστοποιήσεις.

β. πραγματοποιείται στη μονάδα για την οποία θα αποκτηθεί η ειδικότητα/ πιστοποίηση

γ. πρέπει να έχει ολοκληρωθεί μέσα στους έξι (6) τελευταίους, πριν τη διεξαγωγή της εξέτασης, μήνες.

4.15 Διατήρηση - ανανέωση ειδικότητας/πιστοποίησης:

4.15.1 Ο κάτοχος ΠΕΕΚ δεν μπορεί να παρέχει έλεγχο ΕΚ, που απορρέει από την ειδικότητα/πιστοποίηση που έχει σε ισχύ, αν δεν είναι επαρκής και δεν κατέχει Πιστοποιητικό Υγείας της προβλεπόμενης τάξης, όπου αυτό απαιτείται.

4.15.2 Ο κάτοχος ΠΕΕΚ, προκειμένου να διατηρήσει σε ισχύ την ειδικότητα/πιστοποίηση που κατέχει, θα πρέπει να έχει συμπληρώσει έναν καθορισμένο ελάχιστο χρόνο άσκησης καθηκόντων ΕΕΚ, μέσα σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα, σε επιχειρησιακή θέση ή τομέα για την οποία έχει σε ισχύ την ειδικότητα/πιστοποίηση αυτή.

4.15.3 Η ισχύς κάθε ειδικότητας/πιστοποίησης είναι ετήσια. Προϋποθέσεις για την ανανέωση της ισχύος τους είναι οι ακόλουθες:

(α) ο κάτοχος της ειδικότητας/πιστοποίησης να έχει ασκήσει κατά τη διάρκεια της ισχύος αυτής, για τρεις (3) τουλάχιστον συνολικά μήνες, ικανοποιητικώς τα καθήκοντα που απορρέουν από αυτή,

(β) να μην απέχει από τα επιχειρησιακά του καθήκοντα για συνεχόμενο διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών και

(γ) να έχει σε ισχύ το Πιστοποιητικό Υγείας, της προβλεπόμενης τάξης, όπου αυτό απαιτείται.

4.15.4 Οι Μονάδες ΕΕΚ πρέπει να εφαρμόζουν εγκεκριμένη διαδικασία που εξασφαλίζει, ότι ελεγκτές που επιστρέφουν στα καθήκοντά τους μετά από μεγάλο διάστημα συνεχούς απουσίας, προγραμματισμένης ή μη και πάντως μικρότερης των έξι (6) μηνών, αλλά πληρούν τις προϋποθέσεις διατήρησης της επάρκειας ειδικότητας/πιστοποίησης, θεωρούνται επαρκείς να παρέχουν έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις ειδικότητες/πιστοποιήσεις που έχουν σε ισχύ. Η παραπάνω διαδικασία ενεργοποιείται κατά την κρίση και με ευθύνη του Προϊσταμένου της Μονάδας.

4.15.5 Σε περίπτωση αποχής ενός ΕΕΚ από τα επιχειρησιακά του καθήκοντα για συνεχόμενο διάστημα μεγαλύτερο των έξι (6) μηνών, θα πρέπει να ακολουθείται εγκεκριμένη διαδικασία για την επανάκτηση της επιχειρησιακής επάρκειάς του.

4.15.6 Ο ελεγκτής που δεν θα ολοκληρώσει επιτυχώς την παραπάνω διαδικασία επανάκτησης της επιχειρησιακής του επάρκειας, δεν μπορεί να ασκεί τα καθήκοντά του και υποβάλλεται σε αξιολόγηση σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παράγραφο 4.12 «Επάρκεια Ειδικότητας», του παρόντος. Η αρμόδια για τα ΠΕΕΚ Αρχή θα ενημερώνεται όταν ο ελεγκτής δεν θεωρείται πλέον επαρκής να ασκεί καθήκοντα ΕΕΚ, σύμφωνα με την ειδικότητά του.

4.15.7 Ο ελεγκτής που δεν ανανέωσε το Πιστοποιητικό Υγείας της τάξεως που απαιτείται και για την ειδικότητα που αυτό είναι προαπαιτούμενο δεν μπορεί να ασκεί τα επιχειρησιακά καθήκοντα που σχετίζονται με την ειδικότητα αυτή. Στην περίπτωση αυτή θα ενημερώνεται η αρμόδια για τα ΠΕΕΚ Αρχή.

4.15.8 Ο κάτοχος ειδικότητας, που υπηρετεί εκτός της επιχειρησιακής μονάδας για την οποία αυτή ισχύει, π.χ. κατέχει επιτελική θέση, συμμετέχει σε επιτροπές, ομάδες εργασίας κλπ., διατηρεί σε ισχύ την ειδικότητά του, με την προϋπόθεση να ασκεί τα καθήκοντα που απορρέουν από αυτή, για τουλάχιστον 180 ώρες ετησίως.

4.16 Στελέχωση νέων υπηρεσιών ΕΚ

4.16.1 Για την στελέχωση νέων Υπηρεσιών Εναέριας Κυκλοφορίας (Έλεγχος Αεροδρομίου & Προσέγγισης) σε περιφερειακά αεροδρόμια, ο για πρώτη φορά τοποθετούμενος ελεγκτής Ε.Κ., κάτοχος αντίστοιχης ειδικότητας/πιστοποίησης σε ισχύ, δικαιούται να ασκεί υπεύθυνα τα καθήκοντα που απορρέουν από την ειδικότητα/πιστοποίηση αυτή, υπό την προϋπόθεση ότι:

Έχει αποδείξει προηγουμένως σε Επιτροπή, ότι γνωρίζει τους Τοπικούς Κανονισμούς και Διαδικασίες, καθώς και τη χρήση των μέσων και ευκολιών που διατίθενται και γενικώς γνωρίζει ό,τι απαιτείται για την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν από την κατά περίπτωση και προς άσκηση ειδικότητα.

4.16.2 Η παραπάνω Επιτροπή ορίζεται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής και συμμετέχουν σε αυτή ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, κάτοχοι αντίστοιχης ειδικότητας των Αθηνών, μεταξύ των οποίων υποχρεωτικά συμμετέχει ο Προϊστάμενος της αντίστοιχης Μονάδας των Αθηνών. Έγγραφη βεβαίωση καταχωρείται στο αρχείο της Μονάδας και αντίγραφό της διαβιβάζεται στην αρμόδια Αρχή, η οποία μεριμνά για την απονομή της σχετικής ειδικότητας/πιστοποίησης.

4.17 Αναστολή και ανάκληση ειδικότητας/πιστοποίησης.

4.17.1 Ο ελεγκτής Ε.Κ. του οποίου η επαγγελματική επάρκεια, όπως αυτή ορίζεται στην παρ.4.12, αμφισβητείται, θα πρέπει να απομακρύνεται από τα καθήκοντά του και δεν θα επιτρέπεται να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, χωρίς επίβλεψη.

4.17.2 Η απομάκρυνση του ελεγκτή από τα καθήκοντά του, αρχικά θα γίνεται χωρίς να απαιτείται η σύμφωνη γνώμη του ή μετά από αίτηση του σύμφωνα με την παράγρ. δ΄κατωτέρω. Η επαγγελματική επάρκεια ενός ελεγκτή θα τίθεται σε αμφισβήτηση, εάν ο ελεγκτής:

α. Έχει εμπλακεί σε ατύχημα ή σοβαρό συμβάν, όπου έχουν παραβιαστεί οι κανόνες και διαδικασίες ΕΕΚ ή

β. Έχει κριθεί σύμφωνα με θεσπισμένη διαδικασία και εντεταλμένο όργανο, ότι έχει μειωθεί η επαγγελματική του επάρκεια ή

γ. Αποτυγχάνει να συμμορφωθεί με τις διαδικασίες της Μονάδας που σχετίζονται με τις τρέχουσες απαιτήσεις εμπειρίας/ετοιμότητας.

δ. Έχει διαπιστώσει αντικειμενική αδυναμία άσκησης καθηκόντων λόγω αα) αδυναμίας συγκέντρωσης λόγω ηλικίας και ββ) μείωσης των απαραίτητων για την άσκηση καθηκόντων αντανακλαστικώντου.

Η γ΄ περίπτωση, αντιμετωπίζεται σε επίπεδο Μονάδας και δεν θα λαμβάνεται κανένα μέτρο που να αφορά το ΠΕΕΚ του ελεγκτή, παρά μόνο εάν στη συνέχεια αποδειχθεί ότι αφορά την επαγγελματική του επάρκεια.

Η δ΄ περίπτωση θα κρίνεται από επιτροπή σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 5 του Π.Δ. 8/2004 στην οποία θα διαβιβάζεται η αίτηση του υπαλλήλου μαζί με τεκμηριωμένη εισήγηση του άμεσου προϊσταμένου του.

4.17.3 Η αρμόδια Αρχή μπορεί να αναστείλει, μέχρι την έκδοση του σχετικού πορίσματος την ισχύ ενός ΠΕΕΚ ή μιας ειδικότητας ή μιας πιστοποίησης , κατά τη διάρκεια

διερεύνησης υπόθεσης σχετιζόμενης με την άσκηση από τον κάτοχό του, των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που απορρέουν από το ΠΕΕΚ ή την ειδικότητα ή την πιστοποίηση ή θα εκδίδεται διαπιστωτική πράξη ανάκλησης ειδικότητας/πιστοποίησης από Δ/ΥΠΑ στην ανωτέρω παράγρ. 4.17.2 περίπτωση δ΄.

4.17.4 Ο ελεγκτής του οποίου το ΠΕΕΚ, ειδικότητα ή πιστοποίηση έχει ανασταλεί, δεν μπορεί να παρέχει έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας, γι' αυτή την συγκεκριμένη ειδικότητα ή πιστοποίηση, χωρίς επίβλεψη από ελεγκτή με ειδικότητα σε ισχύ.

4.17.5 Εάν, μετά τη διερεύνηση και με πλήρως αιτιολογημένο πόρισμα, ο ελεγκτής θεωρηθεί «επαρκής», τότε η αναστολή παύει να ισχύει και θεωρείται ως μηδέποτε γενομένη.

4.17.6 Εάν, μετά τη διερεύνηση και με πλήρως αιτιολογημένο πόρισμα, ο ελεγκτής θεωρηθεί «μη επαρκής» θα ενημερώνεται η αρμόδια Αρχή, η οποία θα ανακαλεί προσωρινά ή οριστικά το ΠΕΕΚ του και/ή τις ειδικότητες και τις πιστοποιήσεις που συνδέονται μ' αυτό.

4.17.7 Μια προσωρινή ανάκληση πρέπει να περιέχει τους όρους επανεκπαίδευσης και αξιολόγησης της επάρκειας, οι οποίοι θα επιτρέψουν την απόσυρση της ανάκλησης.

4.17.8 Εάν οι παραπάνω όροι για την απόσυρση της προσωρινής ανάκλησης δεν εκπληρωθούν, τότε η αρμόδια Αρχή ανακαλεί οριστικά το ΠΕΕΚ και/ή τις ειδικότητες και τις πιστοποιήσεις.

4.17.9 Η οριστική ανάκληση είναι το τελευταίο στάδιο της διαδικασίας και συνεπάγεται την κατάσχεση του ΠΕΕΚ.

4.17.10 Ο ελεγκτής του οποίου το ΠΕΕΚ έχει προσωρινά ή οριστικά ανακληθεί δεν μπορεί να παρέχει οποιασδήποτε μορφής εξυπηρέτηση ΕΚ.

4.17.11 Ο ελεγκτής του οποίου έχει προσωρινά ή οριστικά ανακληθεί ειδικότητα ή πιστοποίηση δεν μπορεί να παρέχει οποιασδήποτε μορφής εξυπηρέτηση ελέγχου ΕΚ που σχετίζεται με την ειδικότητα ή πιστοποίηση αυτή.

4.17.12 Ελεγκτής του οποίου το ΠΕΕΚ, ειδικότητα ή πιστοποίηση έχει προσωρινά ή οριστικά ανακληθεί έχει δικαίωμα υποβολής ένστασης στην Επιτροπή που προβλέπεται στην επόμενη παράγραφο. Στην περίπτωση που η ένστασή του κριθεί ευνοϊκά γι' αυτόν, η προσωρινή ή οριστική ανάκληση παύει να ισχύει και θεωρείται ως μηδέποτε γενομένη.

4.17.13 Η αρμόδια Αρχή μπορεί να προβεί στην προσωρινή ή οριστική ανάκληση και κατάσχεση ενός πτυχίου, κατόπιν πρότασης τριμελούς ερευνητικής Επιτροπής που συστήνεται με απόφαση του Προϊσταμένου της. Ένα (1) από τα μέλη της παραπάνω Επιτροπής, προτείνεται από την Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας (ΕΕΕΚΕ).

4.17.14 Ειδικότητες ή πιστοποιήσεις, που έχουν οριστικά ανακληθεί, συνεπάγονται τροποποίηση του ΠΕΕΚ που γίνεται από την αρμόδια Αρχή.

4.17.15 Παράβαση οποιουδήποτε όρου ή προϋπόθεσης, βάση των οποίων χορηγήθηκε ή ανανεώθηκε ένα πτυχίο, μία ειδικότητα ή πιστοποίηση, τα καθιστά άκυρα, ενώ η χορήγηση ή ανανέωση θεωρείται ότι δεν έχει γίνει ποτέ.

5 Εκπαίδευση

5.1 Γενικές Αρχές

5.1.1 Η εκπαίδευση των Ελεγκτών Ε.Κ. πρέπει να προετοιμάζει ικανοποιητικά, τους Μαθητευόμενους και/ή Εκπαιδευόμενους ελεγκτές, για την απόκτηση ενός ΠΕΕΚ και/ή των ειδικοτήτων που συνδέονται μ' αυτό. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να παρέχει τις απαιτούμενες γνώσεις και να αναπτύσει τις απαραίτητες δεξιότητες, του κατάλληλου επιπέδου επάρκειας, που θα επιτρέπει στον μαθητευόμενο ή εκπαιδευόμενο ελεγκτή να ασκεί τα καθήκοντά του, υπό την επίβλεψη ενός Εκπαιδευτή για Εκπαίδευση στην Πράξη (OJTI).

5.1.2 Τα προγράμματα της εκπαίδευσης αυτής πρέπει να ικανοποιούν τουλάχιστον τις απαιτήσεις/ κατευθυντήριες γραμμές του ICAO και του EUROCONTROL.

5.1.3 Η εκπαίδευση των ελεγκτών χωρίζεται σε δύο φάσεις:

α. την Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση και

β. την εκπαίδευση πιστοποίησης σε επίπεδο Μονάδας ΕΚ.

5.2 Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση

5.2.1 Η Εισαγωγική Θεωρητική Εκπαίδευση πρέπει να παρέχει στους μαθητευόμενους ελεγκτές ΕΚ τις απαιτούμενες γνώσεις και να αναπτύσσει τις απαραίτητες δεξιότητες, του κατάλληλου επιπέδου επάρκειας, που θα προετοιμάζει τον μαθητευόμενο ελεγκτή για εκπαίδευση σε επιχειρησιακές Μονάδες ΕΚ.

5.2.2 Τα προγράμματα της Εισαγωγικής Θεωρητικής Εκπαίδευσης πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένα και να περιλαμβάνουν:

α. τους στόχους του εκπαιδευτικού προγράμματος

β. τη διαδικασία εκπαίδευσης για την επίτευξη των παραπάνω στόχων

γ. τη διαδικασία με την οποία κρίνεται η πρόοδος και η επιτυχής ολοκλήρωση

δ. τον τρόπο εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών του EUROCONTROL

ε. τη διάρκεια του προγράμματος.

5.2.3 Τα προγράμματα εκπαίδευσης πρέπει να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχειρησιακής Μονάδας. Οι αναπροσαρμογές αυτές πρέπει να τεκμηριώνονται, δηλώνοντας τις αλλαγές που έγιναν και τους λόγους που οδήγησαν σ΄ αυτές.

5.2.4 Η επιτυχής ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού προγράμματος, στο πλαίσιο της Εισαγωγικής Θεωρητικής Εκπαίδευσης, διαπιστώνεται με τη διενέργεια εξετάσεων που πραγματοποιούνται από εξεταστές που ορίζει η αρμόδια Αρχή.

5.3 Εκπαίδευση Μονάδας

5.3.1 Κάθε Μονάδα ΕΚ πρέπει να εφαρμόζει εγκεκριμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης στο οποίο θα περιγράφονται αναλυτικά οι διαδικασίες, σύμφωνα με τις οποίες εκπαιδεύονται οι υπηρετούντες σ' αυτήν ελεγκτές. Επιπροσθέτως, το πρόγραμμα αυτό θα αναφέρει λεπτομερώς τους κανόνες που ακολουθεί για την εκπλήρωση του στόχου της παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης ελέγχου ΕΚ.

5.3.2 Δεδομένου ότι, οι επιχειρησιακές Μονάδες διαφέρουν μεταξύ τους, απαιτείται εξειδικευμένη εκπαίδευση για κάθε Μονάδα μετά την ολοκλήρωση της Εισαγωγικής Θεωρητικής Εκπαίδευσης και προ της έναρξης της Εκ-

παίδευσης στην Πράξη (OJT), με σκοπό οι μαθητευόμενο/εκπαιδευόμενοι ελεγκτές να εξοικειωθούν με τις τοπικές διαδικασίες και κανονισμούς.

5.3.3 Η εκπαίδευση Μονάδας πραγματοποιείται σε δύο φάσεις:

α. Φάση Ι: Θεωρητική εκπαίδευση

β. Φάση ΙΙ: Εκπαίδευση στην Πράξη (OJT)

5.3.3.1 Φάση Ι: Θεωρητική εκπαίδευση: Κατά τη διάρκεια της φάσης αυτής αποκτάται το εξειδικευμένο θεωρητικό υπόβαθρο γνώσεων και κατανόησης, μέσω ποικιλίας μεθόδων με τις οποίες αναπτύσσονται οι δεξιότητες με τη χρήση προγραμμάτων προσομοίωσης του επιχειρησιακού περιβάλλοντος με σκοπό την υψηλού επιπέδου προετοιμασία του υποψηφίου για την Εκπαίδευση στην Πράξη (OJT) (Φάση ΙΙ).

5.3.3.2 Φάση ΙΙ: Εκπαίδευση στην Πράξη (OJT): Κατά τη διάρκεια της φάσης αυτής οι εκπαιδευόμενοι ελεγκτές εξασκούνται στην εφαρμογή των κανόνων ΕΚ σε συνθήκες πραγματικής κυκλοφορίας υπό την επίβλεψη Εκπαιδευτή για Εκπαίδευση στην Πράξη (OJTI).

5.3.4 Τα προγράμματα εκπαίδευσης Μονάδας για την Εκπαίδευση στην Πράξη πρέπει να είναι πλήρως τεκμηριωμένα και να περιλαμβάνουν:

α. Τους στόχους του εκπαιδευτικού προγράμματος

β. Τη διαδικασία εκπαίδευσης για την επίτευξη των παραπάνω στόχων

γ. Τη διαδικασία με την οποία κρίνεται η πρόοδος

δ. Τον ελάχιστο χρόνο εκπαίδευσης στην πράξη, που πρέπει να πραγματοποιηθεί εντός εύλογου χρονικού διαστήματος ανάλογα με τη Μονάδα

ε. Τη διαδικασία με την οποία κρίνεται η επιτυχής ολοκλήρωση της Εκπαίδευσης στην Πράξη.

5.3.5 Οι Εκπαιδευτές OJT πρέπει να κατέχουν την αντίστοιχη πιστοποίηση και την ειδικότητα σε ισχύ του τομέα ή της επιχειρησιακής θέσης, όπου θα πραγματοποιηθεί η εκπαίδευση, ενώ έχουν την ευθύνη της παρεχόμενης εξυπηρέτησης ΕΕΚ.

5.3.6 Ένας Εκπαιδευτής OJT παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ, χωρίς να είναι υπεύθυνος για εκπαίδευση, για επαρκή χρόνο που του επιτρέπει να διατηρεί την επάρκειά του, για τους συγκεκριμένους τομείς ή επιχειρησιακές θέσεις, για τις οποίες είναι εκπαιδευτής.

5.3.7 Ο χρόνος που ασκεί ένας OJTI τα επιχειρησιακά του καθήκοντα χωρίς να παρέχει εκπαίδευση, πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον το 25% του συνολικού επιχειρησιακού χρόνου του για κάθε τομέα ή επιχειρησιακή θέση για την οποία παρέχει Εκπαίδευση στην Πράξη.

5.3.8 Οι εκπαιδευόμενοι ελεγκτές πρέπει να ενημερώνονται για την πρόοδό τους καθώς και για τους τομείς στους οποίους περαιτέρω βελτίωση απαιτείται προκειμένου να ολοκληρώσουν επιτυχώς την εκπαίδευση.

5.3.9 Οι επιδόσεις των εκπαιδευομένων καταγράφονται σε ειδική λεπτομερή Αναφορά Προόδου, προκειμένου οι OJTI να επισημαίνουν τις δυνατότητες και αδυναμίες τους καθώς και το επίπεδο επάρκειάς τους. Οι Αναφορές Προόδου πρέπει να συμπληρώνονται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

5.3.10 Τα προγράμματα για την Εκπαίδευση στην Πράξη πρέπει να αναπροσαρμόζονται σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχειρησιακής Μονάδας. Οι αναπροσαρμογές αυτές πρέπει να τεκμηριώνονται, δηλώνοντας τις αλλαγές που έγιναν και τους λόγους που οδήγησαν σ’ αυτές.

5.3.11 Η εποπτεία και διεξαγωγή των εξετάσεων που απαιτούνται για την επιτυχή ολοκλήρωση κάθε εκπαιδευτικού προγράμματος Μονάδας ανήκει στη δικαιοδοσία της Μονάδας αυτής.

5.3.12 Σε περίπτωση αποτυχίας του εκπαιδευόμενου στις εξετάσεις, θα συνεχίζεται η εκπαίδευση στην πράξη, για χρονικό διάστημα που ο υπεύθυνος OJTI κρίνει απαραίτητο, το οποίο όμως δεν μπορεί να υπερβεί τις είκοσι (20) ημέρες.

5.3.13 Όλα τα Προγράμματα Εκπαίδευσης εγκρίνονται από την αρμόδια Αρχή η οποία εποπτεύει και την εφαρμογή τους.

5.4 Εκπαίδευση για Καταστάσεις Ανάγκης (Emergency Training)

5.4.1 Η εκπαίδευση για Καταστάσεις Ανάγκης σε κάθε Μονάδα πραγματοποιείται:

α. κατά τη φάση απόκτησης μιας ειδικότητας/πιστοποίησης και

β. ανά τακτά χρονικά διαστήματα μετά την απόκτηση ειδικότητας/ πιστοποίησης, με τη χρήση κυρίως προσομοιωτή, όπου αυτός είναι διαθέσιμος.

5.4.2 Σκοπός της Εκπαίδευσης για Καταστάσεις Ανάγκης, κατά τη φάση απόκτησης μιας ειδικότητας/πιστοποίησης, είναι να προετοιμάσει τους εκπαιδευόμενους για την εφαρμογή των διαδικασιών σε καταστάσεις ανάγκης ή σε κάθε άλλη ασυνήθιστη κατάσταση, π.χ. πτώση ραντάρ, θέση εκτός λειτουργίας τομέων, απώλεια επικοινωνιών κλπ, κατά την άσκηση των επιχειρησιακών τους καθηκόντων.

5.4.3 Οι εκπαιδευόμενοι πρέπει να αποκτήσουν πλήρη εξοικείωση με το απαιτούμενο επίπεδο παροχής ασφαλούς εξυπηρέτησης, την κατηγοριοποίηση των καταστάσεων ανάγκης, τις πρόσθετες διαθέσιμες εξυπηρετήσεις καταστάσεων ανάγκης και τους τρόπους ενεργοποίησής τους.

5.4.4 Μετά την απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης, και με συχνότητα μία (1) φορά το χρόνο, η κάθε Μονάδα πρέπει να πραγματοποιεί επαναληπτικές Εκπαιδεύσεις για Καταστάσεις Ανάγκης, ώστε να δίνει τη δυνατότητα στους ελεγκτές να ανταποκρίνονται σε καταστάσεις ανάγκης ή σε ασυνήθιστες καταστάσεις, π.χ. πτώση ραντάρ, θέση εκτός λειτουργίας τομέων, απώλεια επικοινωνιών κλπ, με επαρκή και επαγγελματικό τρόπο.

5.4.5 Οι επαναληπτικές Εκπαιδεύσεις για Καταστάσεις Ανάγκης δεν υπόκεινται σε αξιολόγηση των επιδόσεων των ελεγκτών, αλλά λαμβάνονται υπόψη για την διαπίστωση του επιπέδου επαγγελματικής επάρκειας.

5.4.6 Σε περιπτώσεις εμφάνισης ασυνήθιστων καταστάσεων στον επιχειρησιακό χώρο εργασίας π.χ. πυρκαγιά, σεισμός, απειλή βόμβας κλπ, απαιτείται εξοικείωση του προσωπικού της Μονάδας με το Σχέδιο Αντιμετώπισης Εκτάκτων Αναγκών (Contingency Plan) της Μονάδας.

6 ΙΑΤΡΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ

6.1 Γενικά

6.1.1 Για τη χορήγηση ή την ανανέωση του Πιστοποιητικού Υγείας, όπου τούτο απαιτείται, ο υποψήφιος υποβάλλεται στις προβλεπόμενες από την κείμενη νομοθεσία υγειονομικές εξετάσεις. Το ίδιο ισχύει και όταν πρόκειται για τη θέση σε ισχύ ενός ΠΕΕΚ που είχε ανασταλεί για λόγους υγείας.

6.2 Βασικές αρχές

6.2.1 Ελεγκτής Ε.Κ. δεν μπορεί να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ, αν δεν κατέχει σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας, της κατάλληλης κατηγορίας, όπου αυτό απαιτείται.

6.2.2 Μαθητευόμενος ή εκπαιδευόμενος ελεγκτής Ε.Κ., δεν μπορεί να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ υπό επίβλεψη, αν δεν κατέχει σε ισχύ Πιστοποιητικό Υγείας, της κατάλληλης κατηγορίας, όπου αυτό απαιτείται.

6.2.3 Ο κάτοχος ΠΕΕΚ ή ΑΜΕΕΚ, που ύστερα από υγειονομική εξέταση κρίνεται μη Ικανός, δεν μπορεί να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ, ακόμη και αν το προηγούμενο Πιστοποιητικό Υγείας που κατέχει δεν έχει ακόμη εκπνεύσει.

6.2.4 Ο κάτοχος ΠΕΕΚ ή ΑΜΕΕΚ, που ύστερα από υγειονομική εξέταση κρίνεται μη Ικανός ή του έχουν τεθεί περιορισμοί ή όροι στο Πιστοποιητικό Υγείας, θα το γνωστοποιεί στην αρμόδια Αρχή.

6.2.4.1 Αν η ΑΥΕΑ κρίνει μετά από γνωμάτευση της μη ικανό (UNFIT) τον κάτοχο ΠΕΕΚ ή ΑΜΕΕΚ ύστερα από ερώτημα της Υπηρεσίας, κατόπιν αίτησης του υπαλλήλου, ο Δ/ΥΠΑ με διαπιστωτική πράξη ανακαλεί την ειδικότητα του υπαλλήλου σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγρ.3 του Π.Δ.8/2004 και ισχύουν για τον κάτοχο τα οριζόμενα στην παράγρ 4.17 της παρούσας απόφασης.

6.3 Τραυματισμός, αρρώστια και εγκυμοσύνη

6.3.1 Η ισχύς του Πιστοποιητικού Υγείας, κατόχου ΠΕΕΚ που «τελεί εν επιγνώσει» οποιασδήποτε μείωσης της ικανότητάς του λόγω τραυματισμού ή αρρώστιας που μπορεί να εμποδίσει την άσκηση των καθηκόντων που απορρέουν από το πτυχίο του, ανακαλείται και ο κάτοχός του υποχρεούται να ενημερώσει την αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή, με σκοπό την επανεξέτασή του.

6.3.2 Η κάτοχος ΠΕΕΚ, που είναι έγκυος, θα πρέπει να ενημερώνει την αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή.

6.3.3 Όταν η αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή επιβάλλει περιορισμούς ή όρους που θεωρεί απαραίτητους, ο κάτοχος του σχετικού Πιστοποιητικού δεν μπορεί να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ, παρά μόνο αν συμμορφώνεται με αυτούς.

6.3.4 Η αρμόδια Αρχή πρέπει να καθορίσει το μεγαλύτερο χρονικό διάστημα μετά από το οποίο θεωρείται ότι ανακαλείται το Πιστοποιητικό Υγείας, κατόχου ΠΕΕΚ που ασθενεί ή δεν μπορεί να ασκήσει τα καθήκοντά του λόγω προβλημάτων υγείας.

6.4 Ψυχότροπες Ουσίες

6.4.1 Δεν μπορεί να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ ο κάτοχος ΠΕΕΚ ή ΑΜΕΕΚ, ο οποίος βρίσκεται κάτω από την επίδραση ψυχοτρόπων ουσιών, συμπεριλαμβανομένων και φαρμάκων που μπορούν να προκαλέσουν παρενέργειες και να επηρεάσουν την ασφαλή άσκηση των καθηκόντων του.

6.4.2 Είναι ευθύνη του κατόχου ΠΕΕΚ ή ΑΜΕΕΚ να διασφαλίσει ότι δεν έχει πάρει φάρμακα που μπορούν να επηρεάσουν την επιχειρησιακή του ικανότητα, πριν ή και κατά τη διάρκεια άσκησης των καθηκόντων του. Στο πλαίσιο των σχετικών προβλέψεων από την κείμενη νομοθεσία, η αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή μπορεί να παρέχει στον κάτοχο πτυχίου ή άδειας τις απαραίτητες συστάσεις και πληροφορίες που θα του επιτρέπουν να αποφασίσει εάν πρέπει ή όχι, να παρέχει εξυπηρέτηση ΕΕΚ, ενώ παίρνει συγκεκριμένα φάρμακα.

6.4.3 Η διοικητική Αρχή μιας Μονάδας ΕΕΚ πρέπει να αντιμετωπίζει με τον ενδεδειγμένο τρόπο, περιστατικά που σχετίζονται με την κατάχρηση ψυχοτρόπων ουσιών. Όταν υπάρχουν ενδείξεις ότι ελεγκτής βρίσκεται υπό την επήρεια τέτοιων ουσιών θα πρέπει να απομακρύνεται αμέσως από την επιχειρησιακή του θέση και να εκκινείται η διαδικασία επανεξέτασής του από την αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή, η οποία - εάν κριθεί απαραίτητο - θα ενημερώνεται σχετικά.

6.5 Πιστοποιητικά Υγείας

6.5.1 Η αρμόδια αεροϋγειονομική αρχή χορηγεί στους εξεταζόμενους έντυπο Πιστοποιητικό Υγείας, κατάλληλα συμπληρωμένο και υπογεγραμμένο, κατηγορίας αντίστοιχης προς την εξέταση που υποβλήθηκε. Στο Πιστοποιητικό Υγείας αναγράφεται η ένδειξη ΙΚΑΝΟΣ (FIT), εφόσον ο εξεταζόμενος πληροί τα προβλεπόμενα υγειονομικά προσόντα και τυγχάνει, κατά την κρίση του γιατρού που έκανε την εξέταση, ότι είναι ικανός για την άσκηση των δικαιωμάτων που απορρέουν από το πτυχίο του. Ακόμη, στο Πιστοποιητικό Υγείας αναγράφεται κάθε παρατήρηση που κρίνεται απαραίτητη από τον γιατρό.

6.5.2 Η διάρκεια ισχύος του Πιστοποιητικού Υγείας καθορίζεται από την κείμενη νομοθεσία.

6.5.3 Στην περίπτωση που το Πιστοποιητικό Υγείας χορηγηθεί στον ενδιαφερόμενο με περιορισμούς, που έχουν επίπτωση στην άσκηση των καθηκόντων του, π.χ. να φορά γυαλιά και να έχει εφεδρικό ζευγάρι, τότε αυτός καθίσταται υπεύθυνος να συμμορφώνεται προς αυτούς, όταν ασκεί τα επιχειρησιακά του καθήκοντα.

6.5.4 Σε περίπτωση αποχής ενός ελεγκτή από τα καθήκοντα του, για ιατρικούς λόγους και προκειμένου να επανέλθει σ' αυτά, θα πρέπει να υποστεί επανεξέταση και εφόσον κριθεί Ικανός/ή, να αποκτήσει εκ νέου, Πιστοποιητικό Υγείας που θα του επιτρέψει την ανανέωση του ΠΕΕΚ.

6.5.5 Στις Μονάδες Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας θα διατηρείται αρχείο, με σκοπό την υπενθύμιση στους ελεγκτές της ημερομηνίας λήξης του Πιστοποιητικού Υγείας, έτσι ώστε η ανανέωση του να γίνεται πριν από την ημερομηνία λήξης του.

6.5.6 Παρά την ανωτέρω υποχρέωση της μονάδας όπου υπηρετεί ο ελεγκτής, η πρωταρχική ευθύνη για την έγκαιρη ανανέωση του Πιστοποιητικού Υγείας παραμένει σ' αυτόν.

7 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ-(SAFETY MANAGEMENT)

7.1 Γενικά

7.1.1 Διαχείριση ασφάλειας (Safety Management) είναι η συνολική ανάπτυξη των λειτουργιών με τις οποίες καθορίζεται και εφαρμόζεται η Πολιτική Ασφάλειας των υπηρεσιών και συστημάτων Εναέριας Κυκλοφορίας.

7.1.2 Για την παροχή υπηρεσιών Διαχείρισης Εναέριας Κυκλοφορίας (Air Traffic Management-ATM) απαιτείται η εφαρμογή ενός Συστήματος Διαχείρισης Ασφάλειας (ΣΔΑ) (Safety Management System).

7.1.3 Η Διαχείριση Ασφάλειας οφείλει να καθορίζει αρχικά τις απαιτήσεις σε όλες τις μορφές παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, που μπορούν να επηρεάσουν την ασφάλεια και αφορούν το προσωπικό, τις διαδικασίες, την ανταλλαγή πληροφοριών, τις συνεργασίες, τον εξοπλισμό, κλπ. και στην συνέχεια καθορίζει τις τοπικές οδη-

γίες και υποχρεώσεις, καθώς και τις διαδικασίες για την υποστήριξη της εφαρμογής τους.

7.1.4 Η επίτευξη ικανοποιητικών επιπέδων ασφάλειας στις υπηρεσίες αεροναυτιλίας αποτελεί την ύψιστη προτεραιότητα έναντι εμπορικών, επιχειρησιακών, περιβαλλοντολογικών ή κοινωνικών πιέσεων.

7.2 Εφαρμογή της Διαχείρισης Ασφάλειας

7.2.1 Η Διαχείριση Ασφάλειας εφαρμόζεται σε όλα τα επίπεδα των Υπηρεσιών εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας, πράγμα το οποίο απαιτεί:

- Διατύπωση βασικών αρχών για τον καθορισμό της Πολιτικής Ασφάλειας
- Τεκμηριωμένο εγγράφως Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας και καθορισμένη οργανωτική δομή για την υποστήριξη της εφαρμογής της Πολιτικής Ασφάλειας
- Τα μέσα που θα εξασφαλίζουν και διαβεβαιώνουν την αποτελεσματική Διαχείριση Ασφάλειας σε κάθε Μονάδα ή τμήμα των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας.

7.3 Αρχές που διέπουν τη Διαχείριση Ασφάλειας

7.3.1 Οι αρχές Διαχείρισης Ασφάλειας καθορίζουν τους στόχους του ΣΔΑ, παρέχουν το πλαίσιο και τις διαδικασίες εντοπισμού των αδυναμιών ώστε να ληφθούν όλα τα ενδεδειγμένα διορθωτικά μέτρα και διασφαλίζουν την διατήρηση ή βελτίωση των επιπέδων ασφάλειας.

7.3.2 Οι αρχές Διαχείρισης Ασφάλειας αναφέρονται στα παρακάτω:

α. Επίτευξη ασφάλειας, καθορίζοντας τα μέσα με τα οποία επιτυγχάνονται υψηλά επίπεδα (standards) ασφάλειας.

β. Διαβεβαίωση ασφάλειας, καθορίζοντας τα μέσα που παρέχουν την εξασφάλιση ότι οι κίνδυνοι διαχειρίζονται ικανοποιητικά και αποτελεσματικά.

γ. Προαγωγή της ασφάλειας, καθορίζοντας τα μέσα ενδυνάμωσης της επικοινωνιακής νοοτροπίας, ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι κίνδυνοι και να αποφευχθεί η επανάληψη λαθών.

7.3.2.1 Επίτευξη της Ασφάλειας.

Η επίτευξης της ασφάλειας είναι άμεσα συνδεδεμένη και εξαρτάται από την:

-Επάρκεια: Το προσωπικό πρέπει να είναι επαρκώς εκπαιδευμένο και να ασκεί με επάρκεια τα καθήκοντα που απορρέουν από το ΠΕΕΚ.

-Μέθοδοι Διαχείρισης Κινδύνων: Οι μέθοδοι αυτές πρέπει να καθορίζονται και να εφαρμόζονται, περιλαμβάνουν δε, τα παρακάτω:

α. Τον καθορισμό κριτηρίων εκτίμησης των ορίων παραδοχής και ανοχής των διαπιστωμένων κινδύνων,

β. Την καθιέρωση υπευθύνων για την διερεύνηση, αποδοχή και έλεγχο των εξακριβωμένων κινδύνων,

γ. Τον καθορισμό, ως προτεραιότητα στην Πολιτική Ασφάλειας, την μείωση των εξακριβωμένων κινδύνων.

-Συμβάντα επιχειρησιακής ή τεχνικής φύσεως πρέπει να διερευνώνται άμεσα και να λαμβάνονται διορθωτικά μέτρα. Τα συμπεράσματα των διερευνήσεων αυτών πρέπει να κοινοποιούνται ευρέως με στόχο την μείωση του κινδύνου επανεμφάνισής τους.

-Στόχοι και απαιτήσεις της ασφάλειας: πρέπει να καθορίζονται λεπτομερώς για όλα τα συστήματα και μέρη αυτών. Όπου είναι πρακτικά εφικτό, ποσοτικά επίπεδα ασφάλειας θα προσδιορίζονται και θα διατηρούνται.

-Εκτίμηση Θεμάτων Ασφάλειας (Διαδικασία και Τεκμηρίωση): Όλα τα νέα συστήματα καθώς και οι αλλαγές στα υπάρχοντα θα πρέπει να αξιολογούνται και να ταξινομούνται ανάλογα με την κρισιμότητά τους σε θέματα ασφάλειας. Τα αποτελέσματα και συμπεράσματα της αξιολόγησης πρέπει να τεκμηριώνονται και να διατηρούνται καθόλη τη διάρκεια λειτουργίας του συστήματος. Πρέπει να υπάρχει επίσημη βεβαίωση ότι το παραπάνω σύστημα ικανοποιεί τις απαιτήσεις της Ασφάλειας.

-Υπηρεσίες από τρίτους φορείς: η αρμόδια Αρχή για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας πρέπει να ελέγχει τις διαδικασίες παροχής υπηρεσιών ή/και προϊόντων όταν αυτά άπτονται της ασφάλειας και παρέχονται στην υπηρεσία από τρίτους.

7.3.2.2 Διαβεβαίωση Ασφάλειας

- Επίβλεψη και παρακολούθηση: Η διαδικασία επίβλεψης πρέπει να ασκείται σε τακτικά χρονικά διαστήματα. Πρέπει να διεξάγονται επιθεωρήσεις ώστε:

α. να προτείνονται βελτιώσεις, όπου απαιτούνται, εκ μέρους των Safety Managers

β. να προωθούνται βελτιωμένες πρακτικές, να κρίνεται η αποτελεσματικότητά τους και η δυνατότητα εφαρμογής τους μέσα στο Σύστημα Διαχείρισης της Ασφάλειας και

γ. να βεβαιώνεται η ταύτιση των παραπάνω πρακτικών με την Πολιτική Ασφάλειας της Υπηρεσίας.

- Διατήρηση αρχείων: Αρχεία σχετικά με θέματα ασφάλειας πρέπει να διατηρούνται ώστε να υπάρχουν αποδείξεις και επιχειρήματα που να τεκμηριώνουν την αδιάλειπτη δυνατότητα παροχής ασφαλών υπηρεσιών.

7.3.2.3 Προαγωγή της ασφάλειας

- Γνωστοποίηση: Τα συμπεράσματα που προκύπτουν από τη διερεύνηση συμβάντων και άλλων θεμάτων ασφάλειας πρέπει να γίνονται ευρέως γνωστά στις Μονάδες ΕΚ, με σκοπό τη μείωση των πιθανοτήτων επανεμφάνισής τους μέσω της ανταλλαγής εμπειριών. Η διερεύνηση συμβάντων που αναφέρεται παραπάνω είναι ανεξάρτητη από τη διερεύνηση που διενεργεί η Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας πτήσεων.

- Βελτίωση της Ασφάλειας: Το προσωπικό πρέπει να ενθαρρύνεται προκειμένου να προτείνει λύσεις σε υπαρκτά προβλήματα και αλλαγές για την βελτίωση της ασφάλειας. Για τον σκοπό αυτό είναι αναγκαία η ύπαρξη ενός συστήματος αναφορών (Reporting System) για προβλήματα ασφάλειας που βρίσκονται σε «λανθάνουσα» κατάσταση, πριν αυτά μετατραπούν σε σοβαρά περιστατικά ή ατυχήματα. Για να είναι αποτελεσματικό ένα τέτοιο Σύστημα Αναφορών, πρέπει να γίνει σαφές στους υπαλλήλους ότι οι αναφορές έχουν εποικοδομητικό χαρακτήρα για θέματα ασφάλειας και σε καμία περίπτωση, ποινικό.

8 Επιχειρησιακές Απαιτήσεις

8.1 Στέγαση & Εξοπλισμός

8.1.1 Σε όλες τις μονάδες ΕΕΚ, θα πρέπει να παρέχεται στον ελεγκτή, κατάλληλο περιβάλλον και εξοπλισμός. Το περιβάλλον θα πρέπει να είναι ασφαλές και άνετο, καλώς εξαεριζόμενο και να παρέχει προστασία από συνθήκες υψηλών ή χαμηλών θερμοκρασιών.

8.1.2 Ο κατάλληλος εξοπλισμός πρέπει να περιλαμβάνει εκείνα τα μέσα που επιτρέπουν στον ελεγκτή να βλέπει (για ΠΕΑ), να επικοινωνεί με τα α/φη, τους συναδέλφους, άλλες μονάδες ΕΕΚ, το προσωπικό συντήρησης, υποστηρικτικές υπηρεσίες, όπως Μετεωρολογικές (ΜΕΤ), Αεροναυτικών Πληροφοριών (AIS) και λοιπές εμπλεκόμενες Υπηρεσίες.

8.1.3 Μια Μονάδα ΕΕΚ θα πρέπει να κατέχει σχετική έγκριση-πιστοποίηση από την αρμόδια Αρχή, ως Αεροναυτικός Σταθμός και πριν τεθεί σε λειτουργία, θα εκδίδεται σχετική απόφαση θέσης σε λειτουργία και επιχειρησιακή εκμετάλλευση.

8.1.4 Κάθε είδους συσκευή Τηλεπικοινωνιακών και Ραδιοναυτιλιακών Ευκολιών της αεροναυτιλίας (πομποδέκτες, ILS, συστήματα radar, ραδιοβοηθήματα κλπ), χρειάζονται καταρχήν εκχώρηση κατάλληλης συχνότητας σύμφωνα με εγκεκριμένη διαδικασία. Για κάθε τέτοια συσκευή πρέπει να τηρείται αρχείο στο οποίο περιλαμβάνονται οι προδιαγραφές της, τα τεστ και τα αποτελέσματα των από-αέρος ελέγχων και το οποίο φυλάσσεται στην αρμόδια διεύθυνση. Ανάλογη διαδικασία εφαρμόζεται και για όλα τα άλλα μέσα τεχνικής υποστήριξης, της παροχής εξυπηρέτησης ΕΕΚ.

8.1.5 Εκτός από τον χώρο που απαιτείται για επιχειρησιακή χρήση, το κτίριο που εξυπηρετεί μια Μονάδα ΕΕΚ θα πρέπει να διαθέτει τα αναγκαία γραφεία διοίκησης, αίθουσα ενημέρωσης και εκπαίδευσης, χώρο ανάπαυσης του προσωπικού και φύλαξης προσωπικών αντικειμένων, αποθήκη προμηθειών, αποθήκη τεχνικού εξοπλισμού, χώρο για κυλικείο, τουαλέτες, τρεχούμενο νερό (ζεστό και κρύο, όπου είναι εφικτό), πόσιμο νερό (εάν το τρεχούμενο νερό δεν είναι κατάλληλο), εξωτερικό φωτισμό, χώρο ανταλλακτικών εξοπλισμού, κατάλληλες εξόδους κινδύνου και χώρο στάθμευσης οχημάτων. Άλλες ανάγκες που θα προκύψουν, πρέπει να αντιμετωπίζονται ανάλογα με το μέγεθος και την σημασία τους, στον ήδη υπάρχοντα διαθέσιμο χώρο, όταν αυτό είναι εφικτό. Όταν πρόκειται για εξοπλισμό ζωτικής σημασίας, η διάθεση χώρου για την εγκατάστασή του, έχει προτεραιότητα σε σχέση με αυτόν που διατίθεται για λόγους άνεσης και ευκολίας μόνο. Θα πρέπει πάντως, να λαμβάνεται υπόψη ότι, η διάθεση του χώρου που απαιτείται για την επαρκή λειτουργία μιας μονάδας καθώς και για τις ανάγκες του προσωπικού, θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα στον σχετικό κτιριακό σχεδιασμό.

8.1.6 Επαρκής και συνεχής παροχή ηλεκτρικής ενέργειας θα πρέπει να παρέχεται για όλα τα υπάρχοντα και προβλεπόμενα συστήματα (radar, αυτοματοποιημένα συστήματα δεδομένων κλπ), τον φωτισμό, θέρμανση και εξαερισμό κλπ. Κρίσιμα μέρη των συστημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ασύρματων επικοινωνιών και των τηλεφωνικών συστημάτων, θα πρέπει να είναι συνδεδεμένα με πηγή συνεχούς παροχής ρεύματος, γεννήτρια εφεδρικής ισχύος και/ή δύο ανεξάρτητες ενεργειακές πηγές.

8.1.7 Συσκευές καταγραφής και αναπαραγωγής επικοινωνιών (ασύρματων και τηλεφωνικών) καθώς και δεδομένων ραντάρ ή άλλων συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας είναι απαραίτητες και αναγκαίες. Η πρόσβαση και οι διαδικασίες που αφορούν στη λειτουργία και εκμετάλλευση των παραπάνω συστημάτων πρέπει να είναι σαφώς και αυστηρά καθορισμένη και διαβαθμισμένη.

8.1.8 Όπου είναι απαραίτητο για την άσκηση Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας, θα υπάρχουν παράθυρα. Εντούτοις, σε κάθε περίπτωση, παράθυρα θα πρέπει να υπάρχουν -εάν είναι εφικτό- προκειμένου να υπάρχει φυσιολογικό εργασιακό περιβάλλον.

8.1.9 Μέτρα και διαδικασίες ασφάλειας (Security) θα πρέπει να υπάρχουν, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται αποτελεσματικός έλεγχος της εισόδου σε όλους τους χώρους όπου παρέχεται Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας.

8.2 Επιχειρησιακοί χώροι και λειτουργικές τους απαιτήσεις.

8.2.1 Οι επιχειρησιακοί χώροι ορίζονται και σχεδιάζονται ανάλογα με τον εξοπλισμό που θα εγκατασταθεί, τη μορφή και τις επιχειρησιακές θέσεις που απαιτούνται. Λαμβάνονται δηλαδή υπόψη:

- Ο όγκος που καταλαμβάνει ο εν λόγω εξοπλισμός
- Η εργονομία
- Το μέγεθος και η πολυπλοκότητα της κυκλοφορίας

8.2.2 Το μέγεθος της κυκλοφορίας και η πολυπλοκότητα των λειτουργιών, θα καθορίζουν τον αριθμό των θέσεων ελέγχου, που είναι κατάλληλες για κάθε Μονάδα.

8.2.3 Ο εξοπλισμός και η μορφή των επιχειρησιακών χώρων θα πρέπει να είναι εργονομικά σχεδιασμένα, προκειμένου να διευκολύνουν το προσωπικό στην άσκηση των καθηκόντων τους. Οι ελεγκτές θα πρέπει να μπορούν να εργάζονται σε μια θέση εργασίας, χωρίς φυσική καταπόνηση π.χ. οι καρέκλες θα πρέπει να είναι σταθερές και άνετες, με κατάλληλη στήριξη της πλάτης, ρυθμιζόμενο ύψος και εύκολες στη μετακίνηση.

8.2.4 Κάθε συσκευή απεικόνισης που χρησιμοποιείται για τον ΕΕΚ, θα πρέπει να τοποθετείται σε κατάλληλη θέση για την αρτιότερη επιχειρησιακή τους χρήση, λαμβάνοντας υπόψη επίσης παράγοντες οι οποίοι την επηρεάζουν όπως π.χ. αντανακλάσεις.

8.2.5 Εξοπλισμός είναι κάθε συσκευή ή ευκολία που χρησιμοποιείται από τον ελεγκτή στα πλαίσια της άσκησης των επιχειρησιακών του καθηκόντων. Παραδείγματα τέτοιου εξοπλισμού είναι οι κονσόλες ελέγχου του φωτισμού του αεροδρομίου, οι οθόνες απεικόνισης δεδομένων, ανεμόμετρα (WDI), IRVR, οθόνες με άλλα μετεωρολογικά στοιχεία. Κάθε νέα εγκατάσταση, αλλαγή, τροποποίηση ή απόσυρση/θέση εκτός ενεργείας, τέτοιου εξοπλισμού θα πρέπει να γίνεται σε συνεννόηση με τον Προϊστάμενο της αρμόδιας Μονάδας και μετά από σχετικό προγραμματισμό.

8.2.6 Ένας χώρος που φιλοξενεί επιχειρησιακές θέσεις μιας Μονάδας ΕΕΚ, θα πρέπει να έχει τέτοιο σχεδιασμό, ώστε οι ελεγκτές να μπορούν να ασκούν τα καθήκοντά τους σε κάθε επιχειρησιακή θέση, χωρίς να ενοχλούν ο ένας τον άλλο. Το προσωπικό θα πρέπει να μπορεί να χρησιμοποιεί κανονική ένταση φωνής, στις μεταξύ τους συνομιλίες, όταν χρησιμοποιεί RTF ή τηλέφωνο, άσχετα από τα α/φη ή άλλο θόρυβο.

8.2.7 Γραφεία και εξοπλισμός πρέπει να εξασφαλίζουν ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας για κάθε ελεγκτή και να διευκολύνουν την μεταξύ τους επαφή.

8.2.8 Ευκολίες για την τακτοποίηση των εγχειριδίων, εγγράφων, πληροφοριών (όπως NOTAMs και στοιχείων καιρού), πρέπει να παρέχονται. Πληροφορίες, πιο μόνιμου χαρακτήρα, όπως οι Ενόργανες Διαδικασίες Προσέγγισης και αεροναυτικοί χάρτες, καθώς και τηλέφωνα και κουμπιά συνέγερσης, πρέπει να είναι τοποθετημένα στη βέλτιστη δυνατή θέση που εξασφαλίζει την ευκολότερη πρόσβαση στον ελεγκτή.

8.2.9 Τα επίπεδα ανεκτού θορύβου σε ένα επιχειρησιακό χώρο πρέπει να είναι αυτά ενός «ήσυχου γραφείου» (περίπου 50 db) και πάντως πρέπει να είναι τέτοια ώστε να διευκολύνουν την αυτοσυγκέντρωση.

8.2.10 Οι κραδασμοί στους επιχειρησιακούς χώρους πρέπει να είναι οι ελάχιστοι.

8.2.11 Κατάλληλος αντιθαμβωτικός φωτισμός θα παρέχεται, έτσι ώστε να επιτρέπει στον ελεγκτή να διαβάζει και να καταχωρεί πληροφορίες χωρίς δυσκολία.

8.2.12 Ο φωτισμός στον ΠΕΑ πρέπει να ρυθμίζεται έτσι, ώστε να διευκολύνει τον ελεγκτή, στο να βλέπει το αεροδρόμιο και τη γειτνίασή του κατά τη νύχτα.

8.2.13 Φωτισμός ιονισμού πρέπει να μπορεί να ρυθμίζεται σε ένταση και κατεύθυνση, για μεγαλύτερη ευελιξία.

8.2.14 Ο φωτισμός στους επιχειρησιακούς χώρους πρέπει να διατηρείται σε ένα επίπεδο που να συνεισφέρει στις καλές συνθήκες εργασίας και με αντανακλάσεις που να είναι όσο το δυνατό λιγότερες. Ανοίγματα πόρτας που οδηγεί σε χώρους καλά φωτισμένους, πρέπει να συγκαλύπτονται, έτσι ώστε το φως που θα εισδύει από την ανοιχτή πόρτα, να μην επηρεάζει την οπτική ικανότητα του ελεγκτή.

8.2.15 Φωτισμός έκτακτης ανάγκης πρέπει να παρέχεται στους επιχειρησιακούς χώρους, έτσι ώστε οι ελεγκτές να έχουν επαρκή φωτισμό που θα τους επιτρέπει να συνεχίσουν τη δουλειά τους στην περίπτωση διακοπής ή βλάβης του ηλεκτρικού ρεύματος.

8.2.16 Η κυκλοφορία του αέρα πρέπει να είναι επαρκής και ικανή να εξασφαλίσει καλές συνθήκες εργασίας σε ένα επιχειρησιακό χώρο.

8.3 Άλλες επιχειρησιακές απαιτήσεις

8.3.1 Εκτός των ανωτέρω επιχειρησιακών απαιτήσεων πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και τα αναφερόμενα στο ICAO Doc 9426-AN/924 (Air Traffic Services Planning Manual), τόσο όσον αφορά στις γενικές αρχές όσο και στις ειδικές απαιτήσεις ανά είδος μονάδας Ε.Κ.

9 Σχεδιασμός Διαδικασιών

9.1 Εισαγωγή

9.1.1 Τα πολιτικά α/φη στην Ελλάδα, επιτρέπεται να προσγειώνονται σε αεροδρόμια που περιγράφονται στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (ΕΑΠ) Ελλάδας και σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται σ' αυτό. Σε κάθε αεροδρόμιο, προϋπόθεση για την προσέγγιση και απογείωση α/φους, σύμφωνα με Κανόνες Πτήσεις με Όργανα (IFR), αποτελεί η καθιέρωση και εφαρμογή Διαδικασιών Ενόργανης Προσέγγισης και Αναχώρησης (ΔΕ Π/Α).

9.1.2 Τα στρατιωτικά α/φη στην Ελλάδα ακολουθούν τις διαδικασίες που περιλαμβάνονται, είτε στο Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών, είτε στο Στρατιωτικό Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών (Military Aeronautical Information Publication -MAIP-), που αποτελούν τις εθνικές αεροναυτικές εκδόσεις.

9.1.3 Ο σχεδιασμός των ενόργανων διαδικασιών, σε πολιτικά και στρατιωτικά αεροδρόμια στην Ελλάδα, βασίζεται σε αεροναυτιλιακά βοηθήματα, όπως: VOR/DME, ILS, MLS, NDB/DME, NDB και RNAV διαδικασίες, TACAN και GCA (αποκλειστικά για στρατιωτικές διαδικασίες) καθώς και άλλα συστήματα εγκεκριμένα από τον ICAO (ή κανονισμούς του ΝΑΤΟ για στρατιωτικές διαδικασίες).

9.1.4 Πριν την επιχειρησιακή λειτουργία ενός αεροδρομίου, όπου θα διεξάγονται πτήσεις IFR, θα πρέπει να έχει ολοκληρωθεί η εκπόνηση και δημοσίευση των απαραίτητων Διαδικασιών Ενόργανης Προσέγγισης και Αναχώρησης (ΔΕ Π/Α). Οι Διαδικασίες αυτές εκπονούνται λαμβάνοντας υπόψη, το έδαφος και τα εμπόδια, την τοπογραφία του αεροδρομίου και τη θέση του, τους τοπικούς περιορισμούς εναερίου χώρου κλπ.

9.1.5 Σε ορισμένα αεροδρόμια, οι ΔΕΠ είναι η κατάληξη μιας Καθορισμένης Διαδρομής Άφιξης (Standard Arrival Procedure - STAR), που προηγείται, με σκοπό να οδηγήσει το α/φος, από περιβάλλον επί διαδρομής, σε αυτό μιας ΔΕΠ. Μια STAR τερματίζεται σε Σημείο Αρχικής Προσέγγισης (Initial Approach Fix -IAF).

9.1.6 Σε αεροδρόμια, όπου κρίνεται αναγκαίο, εκπονούνται και καθιερώνονται Διαδρομές και Ύψη για την εξυπηρέτηση της κυκλοφορίας με Κανόνες Πτήσης εξ' Όψεως (VFR Routes and Altitudes) μέσα στην τερματική περιοχή τους.

9.2 Εκπόνηση Διαδικασιών Ενόργανης Προσέγγισης / Αναχώρησης (ΔΕ Π/Α)

9.2.1 Οι ΔΕ Π/Α εκπονούνται για τα ραδιοβοηθήματα της παραπάνω παρ. 9.1.3, βάσει των κριτηρίων του ICAO, PANS-OPS (Doc 8168) Volumes I & II,όπως ισχύουν, για όλες τις διαδικασίες των πολιτικών α/φών και για τις «LOW» των στρατιωτικών (με τη βοήθεια των σταθμών VORs, NDBs & ILS). Ολες οι διαδικασίες των στρατιωτικών α/φών με τη βοήθεια TACAN & GCAs, καθώς και οι «HIGH» διαδικασίες, εκπονούνται με βάσει τα κριτήρια του εγχειριδίου TERPS (Terminal Procedures) της USAF και του APATC-1 (Allied Publication Air Traffic Control) του ΝΑΤΟ, όπως ισχύουν.

9.2.2 Όπου έχει υποβληθεί από την Ελλάδα, διαφοροποίηση από τον ICAO, PANS-OPS (Doc 8168) Volumes I & II, αυτή θα χρησιμοποιείται κατά προτίμηση.

9.2.3 Προκειμένου να αρχίσει η εκπόνηση μιας διαδικασίας, θα πρέπει να έχουν διατεθεί στον σχεδιαστή μιας διαδικασίας, οι παρακάτω ουσιώδεις πληροφορίες:

α. Χαρακτηρισμός του διαδρόμου σε «Ενόργανο Διάδρομο»: Ακριβείας (με ILS Cat I, II, III A-B-C) ή Μη (όπου απαιτείται μία τουλάχιστον straight-in VOR/DME διαδικασία) και σε Μη-ενόργανο, βάσει των διαστάσεων του και τη μορφολογία του εδάφους γύρω από το αεροδρόμιο.

β. Τα εμπόδια που διαπερνούν τις επιφάνειες του ANNEX 14 / ICAO, όπως αυτές διαμορφώνονται σε σχέση με τα στοιχεία του (α).

γ. Δεδομένα αεροδρομίου: συντεταγμένες και υψόμετρα κατωφλίων, Aerodrome Reference Point, μετατοπίσεις κατωφλίων, κλίση διαδρόμων (για διαδικασία ακριβείας).

δ. Δεδομένα ραδιοβοηθημάτων: συντεταγμένες, είδος ραδιοβοηθήματος και συχνότητα εκπομπής.

ε. Για την διασφάλιση της ακρίβειας των γεωγραφικών στοιχείων, η ελάχιστη απαίτηση σε χάρτες είναι:

- Για κρατήσεις και STARs: χάρτης με ελάχιστη κλίμακα 1:250000,
- για διαδικασίες μη-ακριβείας, straight-in, circling & SIDs: χάρτης με ελάχιστη κλίμακα 1:50000, ενώ
- για διαδικασίες ακριβείας (ILS) και final και missed approach segments: χάρτης με ελάχιστη κλίμακα 1:5000. Χρησιμοποιούμενοι χάρτες είναι αυτοί που προμηθεύει η Γεωγραφική Υπηρεσία Στρατού. Η προμήθειά τους μπορεί να γίνει και σε ψηφιακή μορφή.

στ. επιχειρησιακές απαιτήσεις του αεροδρομίου (τοπικές συνθήκες, μετεωρολογικά δεδομένα, τύποι α/φών

που κατ'εξοχήν θα το χρησιμοποιούν, περιβαλλοντικοί παράγοντες, προστατευόμενοι χώροι, μνημεία κ.λπ.).

9.3 Από αέρος έλεγχος των εκπονούμενων διαδικασιών ΔΕ Π/Α

9.3.1 Μετά την ολοκλήρωση της εκπόνησης μιας διαδικασίας και προκειμένου να δημοσιευτεί, απαιτείται ο από αέρος έλεγχός της. Εάν κρίνεται αναγκαίο, δύναται να συμμετέχει στον από αέρα έλεγχο και ο σχεδιαστής της.

9.3.2 Αντίγραφο σχεδίου της ΔΕ Π/Α, που πρόκειται να ελεγχθεί, κοινοποιείται και στις εμπλεκόμενες Μονάδες ΕΚ, που αφορά η ΔΕ Π/Α (στο αεροδρόμιο σχεδιασμού) και αν κριθεί αναγκαίο, σε επιλεγμένους χρήστες, προκειμένου να τις μελετήσουν και να υποβάλλουν τυχόν παρατηρήσεις τους.

9.4 Καθιέρωση Ενόργανων Διαδικασιών

9.4.1 Κάθε ενόργανη διαδικασία προκειμένου να τεθεί σε ισχύ, θα καθιερώνεται βάσει εγκεκριμένης διαδικασίας της αρμόδιας Αρχής και κατόπιν θα δημοσιεύεται στις Εθνικές Αεροναυτικές Εκδόσεις Ελλάδος (AIP) ή MAIP για τις στρατιωτικές διαδικασίες.

9.4.2 Η ισχύς μιας ενόργανης διαδικασίας αρχίζει από την ημερομηνία δημοσίευσης, εκτός εάν, η απόφαση καθιέρωσης ορίζει διαφορετικά.

9.5 Δημοσιεύσεις

9.5.1 Οι ΔΕ Π/Α εκδίδονται και δημοσιεύονται στις εθνικές αεροναυτικές εκδόσεις, ακολουθώντας τον κύκλο δημοσίευσης AIRAC (28 ημερών). Οι ημερομηνίες AIRAC (για χρονική περίοδο δύο ετών) δημοσιεύονται περιοδικά στο ΕΑΠ Ελλάδος. Επί μέρους αλλαγές μπορούν να γίνουν με την έκδοση αγγελίας (NOTAM), η οποία θα έχει ισχύ μέχρι αυτές να δημοσιευτούν στις αεροναυτικές εκδόσεις (ΕΑΠ / MAIP).

9.5.2 Γενικά, ο τρόπος διασποράς των πληροφοριών, σχετικά με τις δημοσιευμένες ενόργανες διαδικασίες, περιγράφεται στο ANNEX 15.

9.5.3 Εκτός από τη δημοσίευση στις εθνικές αεροναυτικές εκδόσεις, οι νέες ΔΕ Π/Α πρέπει να γνωστοποιούνται και να είναι διαθέσιμες στο επιχειρησιακό προσωπικό. Για το σκοπό αυτό, συμπεριλαμβάνονται αμέσως στο Εγχειρίδιο Λειτουργίας ΕΕΚ, κάθε Μονάδας την οποία αφορά, ενώ οι αντίστοιχοι Προϊστάμενοι των μονάδων αυτών, πρέπει να φροντίζουν για την άμεση ενημέρωση του προσωπικού τους, παρέχοντας τα απαραίτητα αντίγραφά τους.

9.6 Αναστολή ισχύος Ενόργανων Διαδικασιών

9.6.1 Σε περίπτωση που συντρέχουν σοβαροί λόγοι, π.χ. εντοπισμός νέων εμποδίων που δεν είχαν ληφθεί υπόψη κατά την σχεδίαση της διαδικασίας, μόνιμη απώλεια επικοινωνίας εδάφους-αέρος κλπ, εφαρμόζεται εγκεκριμένη διαδικασία αναστολής της ισχύος της και έκδοση σχετικής αγγελίας (NOTAM) που να το γνωστοποιεί.

9.7 Επιχειρησιακή Χρήση

9.7.1 Η χρησιμοποίηση των ΔΕ Π/Α από τα α/φη, εξαρτάται από την διαθεσιμότητα των βοηθημάτων και τον διάδρομο σε χρήση, τις μετεωρολογικές συνθήκες και τους τοπικούς περιορισμούς του εναερίου χώρου. Μια Μονάδα ΕΕΚ θα εξασφαλίζει, όσο το δυνατόν νωρίτερα, ότι το πλήρωμα είναι ενήμερο για την μη-διαθεσιμότητα μιας συγκεκριμένης διαδικασίας. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με την έκδοση σχετικού NOTAM, την εκπομπή της πληροφορίας στο ATIS, ή οποιοδήποτε άλλο τρόπο κριθεί δόκιμος.

10 Μετεωρολογικά Συστήματα

10.1 Ε.Μ.Υ.

10.1.1 Οι μετεωρολογικές υπηρεσίες για την Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα, σύμφωνα με το ICAO ANNEX 3, παρέχονται από την Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (ΕΜΥ) και το Περιοχικό Μετεωρολογικό Κέντρο ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ, που υπάγονται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας.

10.1.2 Η συνεργασία των υπηρεσιών ΕΚ και των μετεωρολογικών υπηρεσιών πραγματοποιείται με βάση γραπτή συμφωνία συνεργασίας μεταξύ αυτών.

10.2 Στόχοι και παροχή Μετεωρολογικών Πληροφοριών (Υπηρεσιών)

10.2.1 Ο στόχος της παροχής μετεωρολογικών υπηρεσιών στη διεθνή αεροναυτιλία, είναι να συνεισφέρει στην ασφάλεια, κανονικότητα και αποτελεσματικότητά της.

10.2.2 Ο στόχος αυτός επιτυγχάνεται, παρέχοντας στους χειριστές, μέλη πληρωμάτων, μονάδες εναέριας κυκλοφορίας, μονάδες έρευνας και διάσωσης, διοικήσεις αερολιμένων κλπ, μετεωρολογικές πληροφορίες απαραίτητες για την διεξαγωγή των σχετικών τους λειτουργιών.

10.2.3 Αεροναυτική Τεχνική Οδηγία (ΑΤΟ): Τροποποιήσεις, διευκρινήσεις, διορθώσεις κλπ, που αφορούν θέματα επιχειρησιακού ενδιαφέροντος, εκδίδονται από την ΕΜΥ, με τη μορφή Αεροναυτικής Τεχνικής Οδηγίας και γνωστοποιούνται στην αρμόδια Αρχή της ΕΚ.

10.3 Αεροναυτικοί Μετεωρολογικοί Σταθμοί (ΑΜΣ), Μετεωρολογικά Γραφεία

10.3.1 Αεροναυτικοί Μετεωρολογικοί Σταθμοί, εγκαθίστανται σε αεροδρόμια και άλλα σημεία στην Ελλάδα, μεγάλης σημασίας για τη διεθνή αεροναυτιλία.

10.3.2 Σε μια Μονάδα Εξυπηρέτησης Ε.Κ. παρέχονται οι τελευταίες ανανεωμένες πληροφορίες, για τις υπάρχουσες και προβλεπόμενες μετεωρολογικές συνθήκες, που είναι αναγκαίες για την διεξαγωγή των λειτουργιών τους. Οι πληροφορίες αυτές παρέχονται σε τέτοια μορφή, ώστε να χρειάζεται η μικρότερη δυνατή ερμηνεία από το προσωπικό της Μονάδας Ε.Κ. και με τέτοια συχνότητα που να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της Μονάδας που αφορά.

10.3.3 Πρέπει να εξασφαλίζεται άμεση επικοινωνία, με σκοπό την ανταλλαγή πληροφοριών, μεταξύ του προσωπικού των ΑΜΣ και Μετεωρολογικών Γραφείων και του προσωπικού των Μονάδων ΕΚ και των χειριστών.

10.4 Τακτικές & Έκτακτες Παρατηρήσεις

10.4.1 Οι ΑΜΣ θα κάνουν τακτικές παρατηρήσεις, σε καθορισμένα χρονικά διαστήματα. Συνήθως, στα αεροδρόμια, τακτικές παρατηρήσεις θα γίνονται σε όλο το 24ωρο κάθε ημέρα, εκτός αν διαφορετικά έχει συμφωνηθεί μεταξύ της ΕΜΥ, της αρμόδιας Μονάδας ΕΕΚ, ή και του χρήστη που αφορά. Οι τακτικές παρατηρήσεις θα γίνονται κάθε μία (1) ώρα ή κάθε μισή ώρα εάν έτσι έχει αποφασιστεί από περιοχική αεροναυτιλιακή συμφωνία. Σε άλλους ΑΜΣ τέτοιες παρατηρήσεις θα αποφασίζονται από την ΕΜΥ, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις των Υπηρεσιών ΕΕΚ και των χρηστών.

10.4.2 Σε αεροδρόμια, οι τακτικές παρατηρήσεις συμπληρώνονται με έκτακτες ειδικές παρατηρήσεις, όταν συγκεκριμένες αλλαγές συμβαίνουν αναφορικά με τον

άνεμο επιφανείας, την ορατότητα, το ορατό μήκος διαδρόμου (RVR), τη βάση των νεφών, τις καιρικές συνθήκες και/ή τα νέφη.

10.5 Προειδοποιήσεις Αεροδρομίων (Aerodrome Warnings)

10.5.1 Το περιεχόμενο και οι διαδικασίες έκδοσης των Προειδοποιήσεων Αεροδρομίων καθορίζονται από Αεροναυτική Τεχνική Οδηγία (ΑΤΟ 5/1993).

10.5.2 Εκδίδονται από το Γραφείο Μετεωρολογικής Επαγρύπνησης του ΕΜΚ και δίνουν συνοπτικές πληροφορίες, σε απλή Αγγλική γλώσσα, χωρίς συντμήσεις, για τα μετεωρολογικά φαινόμενα που είναι δυνατόν να επηρεάσουν δυσμενώς, αφενός τα α/φη ή τις εγκαταστάσεις που βρίσκονται στο έδαφος, συμπεριλαμβανομένων και των α/φών που είναι σταθμευμένα και αφετέρου τις υπηρεσίες εξυπηρέτησης των α/φών που βρίσκονται στο έδαφος.

10.5.3 Οι προειδοποιήσεις αυτές εκδίδονται για όλα τα διεθνή αεροδρόμια της χώρας, όταν επηρεάζονται ή προβλέπεται ότι θα επηρεαστούν από μετεωρολογικά φαινόμενα όπως καταιγίδα, χιόνι, χαλάζι, αμμοθύελλα, άνεμο επιφανείας ταχύτητας μεγαλύτερης ή ίσης με 30 Knots, παγετό κλπ.

10.6 Συστήματα Παρατήρησης

10.6.1 Τα μετεωρολογικά όργανα που χρησιμοποιούνται σε ένα αεροδρόμιο, καθώς και οι υπεύθυνοι παρατήρησης, πρέπει να είναι εγκατεστημένοι σε θέση τέτοια, ώστε τα δεδομένα που παρέχουν να είναι αντιπροσωπευτικά της περιοχής για την οποία αυτά απαιτούνται.

10.6.2 Τα συστήματα παρατήρησης και οι επιχειρησιακές διαδικασίες που εφαρμόζονται σε κάθε σταθμό, περιγράφονται λεπτομερώς στο ΕΑΠ Ελλάδος, ΜΕΤ-1.

10.7 Συνεργασία ΕΜΥ και Υπηρεσιών ΕΕΚ

10.7.1 Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι τα α/φη λαμβάνουν τις τελευταίες ανανεωμένες μετεωρολογικές πληροφορίες, διαδικασίες ανταλλαγής πληροφοριών θα πρέπει να εκπονούνται, όπου είναι απαραίτητο, ανάμεσα στις Μετεωρολογικές και υπηρεσίες ΕΕΚ, ώστε το προσωπικό της ΕΚ να αναφέρει μετεωρολογικά φαινόμενα επιχειρησιακής σημασίας ή άλλα μετεωρολογικά στοιχεία που έχουν γίνει αντιληπτά από αυτό, ή από τα α/φη με τα οποία βρίσκεται σε επαφή.

10.8 Αυτόματη Εξυπηρέτηση Πληροφοριών Τερματικής Περιοχής (ATIS -Automatic Terminal Information Service)

Η παροχή της εξυπηρέτησης αυτής αποφασίζεται σε αεροδρόμια κατόπιν σχετικής απόφασης της αρμόδιας Αρχής.

10.9 Εκπομπή Πληροφοριών SIGMET

Η εκπομπή των πληροφοριών SIGMET στα α/φη πρέπει να γίνεται με πρωτοβουλία της αρμόδιας Μονάδας ΕΕΚ, με τη δόκιμη μέθοδο της απευθείας εκπομπής που συνοδεύεται από επιβεβαίωση λήψης, ή διαφορετικά με γενική εκπομπή, όταν ο αριθμός των α/φών είναι τέτοιος, ώστε η παραπάνω μέθοδος είναι πρακτικά ανεφάρμοστη.

11 Τεκμηρίωση

11.1 Έγγραφα και δελτία που αφορούν θέματα & προσωπικό της Εναέριας Κυκλοφορίας

11.1.1 Έγγραφα και δελτία που αναφέρονται σε επιχειρησιακά θέματα και το προσωπικό της ΕΚ, πρέπει να τηρούνται από τις Υπηρεσίες ΕΚ, είτε σε επίπεδο αρμόδιας Αρχής είτε/και σε επίπεδο Μονάδας.

11.1.2 Για λόγους πληρότητας και ομοιόμορφης εμφάνισης, η μορφή (έντυπης ή ηλεκτρονικής), ο τρόπος ενημέρωσης, συμπλήρωσης των περιεχομένων τους κλπ. καθορίζονται με απόφαση της αρμόδιας Αρχής.

11.1.3 Η διατήρηση ή η καταστροφή εγγράφων και δελτίων, η διατήρηση ή η εκκαθάριση αρχείων και ο τρόπος φύλαξης εγγράφων και δελτίων ή αρχείων, καθορίζονται στην κείμενη νομοθεσία.

11.2 Έγγραφα και δελτία

11.2.1 Έγγραφα αναφερόμενα σε Πτυχία και Άδειες:

- Πτυχία ΕΕΚ, Άδειες Μαθητευομένου Ελεγκτού, Πιστοποιητικά Ισχύος Πτυχίου και δικαιολογητικά που έχουν σχέση με αυτά. Έγγραφα σχετικά με ανανέωση ή αναγνώριση πτυχίων/ειδικοτήτων/πιστοποιήσεων κλπ.

11.2.2 Έγγραφα που αφορούν στο προσωπικό:

- Έγγραφα αναφερόμενα σε στοιχεία που αφορούν στην εκπαίδευση των ΕΕΚ και στην εκπαιδευτική ύλη.
- Έγγραφα σχετικά με την επιβολή ποινών.
- Παραπομπή υποψηφίων στην αρμόδια αεροϋγειονομική Αρχή.
- Αποτελέσματα γραπτών εξετάσεων για απόκτηση ειδικότητας/πιστοποίησης.
- Εντολές σχετικά με θεωρητικές ή πρακτικές εξετάσεις.
- Ατομικά μητρώα υπαλλήλων (εν ενεργεία και συνταξιοδοτηθέντων για οποιονδήποτε λόγο)
- Πρακτικά πειθαρχικών και υπηρεσιακών συμβουλίων.
- Πίνακες προακτέων υπαλλήλων.
- Εκπαιδευτικά προγράμματα.
- Αντίγραφα θεωρουμένων πιστοποιητικών ή βεβαιώσεων προϋπηρεσίας.
- Δελτία παρουσίας υπαλλήλων.
- Βιβλία απουσίας υπαλλήλων.
- Βιβλία ασθενειών και αδειών υπαλλήλων.
- Αιτήσεις και αναφορές υπαλλήλων.
- Εγκύκλιοι και έγγραφα σχετικά με την κατάσταση του προσωπικού.
- Υπηρεσιακές αποφάσεις σχετικά με θέματα προσωπικού.

11.2.3 Επιχειρησιακά έγγραφα:

- Έγγραφα σχετικά με τον εθνικό εναέριο χώρο.
- Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών
- Δελτία Αεροναυτικών Πληροφοριών, Αγγελίες και Συμπληρώματα (NOTAMS και SUPPLEMENTS)
- Αεροναυτικοί χάρτες και δικαιολογητικά περιεχομένων πληροφοριών.
- Συμβάντα Ελέγχου Εναερίου Κυκλοφορίας
- Γραπτές συμφωνίες μεταξύ υπηρεσιών ΕΕΚ καθώς και μεταξύ υπηρεσιών ΕΕΚ και άλλων εμπλεκόμενων Υπηρεσιών.
- Αποφάσεις και διαταγές σχετικά με την καθιέρωση Ελεγχόμενου Εναερίου Χώρου και αποφάσεις Περιορισμού Εναερίου Χώρου.
- Ενόργανες ή μη διαδικασίες πτήσης αεροσκαφών.
- Εγχειρίδιο Λειτουργίας Μονάδας ΕΚ.
- Υπηρεσιακές αποφάσεις σχετικά με επιχειρησιακά θέματα.
- Αεροναυτικές Εκδόσεις άλλων Κρατών και Οργανισμών.

11.2.4 Δελτία:
- Δελτίο Συμβάντων.
- Δελτίο Λειτουργίας Τηλεπικοινωνιακών Μέσων-Ραδιοβοηθημάτων & Συσκευών Υπηρεσιών Εξυπηρέτησης-Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.
- Ημερολόγιο Θέσης.
- Δελτίο Παρουσίας Προσωπικού 24ώρου φυλακής.
- Μηνιαίο Δελτίο Κίνησης Α/φών Αφίξεις - Αναχωρήσεις.
- Ετήσιο Δελτίο Κίνησης Α/φών.

11.2.5 Άλλα έγγραφα
- Έγγραφα και αιτήσεις διάθεσης αεροναυτικών εκδόσεων.
- Φάκελοι με έγγραφα που σχετίζονται με αεροπορικά ατυχήματα.

11.3 Εγχειρίδιο Λειτουργίας Μονάδας Εξυπηρέτησης Εναέριας Κυκλοφορίας.

11.3.1 Σκοπός
Το Εγχειρίδιο ΕΕΚ έχει σαν πρωταρχικό σκοπό να παρέχει πληροφορίες, που ενσωματώνουν και ερμηνεύουν σε τοπικό επίπεδο, οδηγίες και αποφάσεις της αρμόδιας Αρχής. Περιλαμβάνει δε όλες εκείνες τις πληροφορίες και οδηγίες που θεωρούνται απαραίτητες στον ελεγκτή, για την άσκηση των καθηκόντων του.

11.3.2 Περιεχόμενα του Εγχειριδίου Λειτουργίας
Το Εγχειρίδιο ΕΕΚ πρέπει να περιγράφει με κάθε λεπτομέρεια τις λειτουργίες της μονάδας που αφορά. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι, θα πρέπει να περιλαμβάνει θέματα όπως, επιχειρησιακές διαδικασίες, απαιτήσεις συντονισμού και συνεργασίας, αποκλίσεις -εάν υπάρχουν- από καθιερωμένους διαχωρισμούς / διαδικασίες και λεπτομερή καταγραφή των αρμοδιοτήτων, ευθυνών και καθηκόντων του προσωπικού, καθώς επίσης και κάθε άλλη πληροφορία που κρίνεται ως ουσιώδης για την ασφαλή παροχή εξυπηρέτησης ΕΚ.

11.3.3 Έγκριση και Τροποποιήσεις
11.3.3.1 Κάθε Μονάδα ΕΕΚ απαιτείται να έχει ένα αντίγραφο του εγχειριδίου, εγκεκριμένο από την αρμόδια Αρχή, στην οποία υποχρεούται να γνωστοποιεί τις Τροποποιήσεις καθώς και τις Προσωρινές ή Συμπληρωματικές Οδηγίες.
11.3.3.2 Αλλαγές που αφορούν:
- σε διαδικασίες που σχετίζονται με θέματα ασφάλειας
- σε διαδικασίες ελέγχου, που επανεξετάζονται ή επηρεάζουν περισσότερες της μιας μονάδες ΕΚ
- στη χρήση ή το επίπεδο του εξοπλισμού.
πρέπει να υπόκεινται σε έγκριση από την αρμόδια Αρχή, πριν τεθούν σε εφαρμογή.
11.3.3.3 Αντίτυπο του Εγχειριδίου Λειτουργίας καθώς και αντίγραφα τροποποιήσεων - συμπληρώσεων πρέπει να διατίθενται από τη Μονάδα ΕΚ σε κάθε ελεγκτή που εργάζεται σ΄ αυτή.

11.4 Εγχειρίδια ICAO

11.4.1 Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω εγχειρίδια του ICAO, όπως ισχύουν, που σχετίζονται κατά κύριο λόγο, με τον Έλεγχο Εναέριας Κυκλοφορίας:

Annex 1	Πτυχία/Αδειες Προσωπικού (και ιατρικές απαιτήσεις)
Annex 2	Κανόνες Αέρος
Annex 3	Μετεωρολογικές Υπηρεσίες για τη Διεθνή Αεροναυτιλία
Annex 11	Εξυπηρέτηση Εναέριας Κυκλοφορίας
Annex 14	Αεροδρόμια
DOC 4444	Procedures for Air Navigation Services-Air Traffic Management
DOC 7030	Συμπληρωματικές Περιοχικές Διαδικασίες
DOC 7604	Πληροφορίες για τα Διεθνή Πολιτικά Τμήματα
DOC 7754	Σχέδιο Αεροναυτιλίας- Περιοχής Ευρώπης
DOC 7910	Location Indicator
DOC 8168	Διαδικασίες Εξυπηρέτησης Αεροναυτιλίας
DOC 8400	Συντομεύσεις και Κώδικες
DOC 8585	Acft Operating Agencies - Acft Operations
DOC 8643	Ενδείκτες Τύπων Α/φών
DOC 9426	Εγχειρίδιο Σχεδιασμού Εξυπηρέτησης ΕΚ

11.4.2 Τα εγχειρίδια που θα διατηρούνται σε μια Μονάδας ΕΕΚ και ειδικότερα σε κάθε χώρο εργασίας, θα πρέπει να είναι τουλάχιστον τα: ΑΝΝΕΧ 2, ΑΝΝΕΧ 11, DOC 4444, DOC 7910, DOC 8585 και DOC 8643 του ICAO, όπως ισχύουν, καθώς και οι εν ισχύει Υπουργικές αποφάσεις, με τις οποίες ενσωματώνονται τα εν λόγω παραρτήματα και εγχειρίδια, στο Ελληνικό δίκαιο.

11.5 Εγχειρίδια του European Organization for the Safety of Air Navigation (EUROCONTROL)
Τα εκάστοτε ισχύοντα εγχειρίδια του EUROCONTROL λαμβάνονται υπόψη στη διαμόρφωση της πολιτικής εναρμόνισης της χώρας με τα ευρωπαϊκά πρότυπα και απευθύνονται, κατά κύριο λόγο, στην αρμόδια Αρχή.»

Άρθρο δεύτερο
Συντμήσεις

Για τη διευκόλυνση των χρηστών της παρούσης απόφασης, υιοθετούνται οι παρακάτω συντμήσεις:

1. Στην Αγγλική γλώσσα:

AIP	: Aeronautical Information Publication
AIS	: Aeronautical Information Services
ATIS	: Automatic Terminal Information Service
ATM	: Air Traffic Management
ATS	: Air Traffic Services
ATZ	: Aerodrome Traffic Zone
CTR	: Control Zone
DME	: Distance Measuring Equipment
FIC	: Flight Information Centre
FIR	: Flight Information Region
GCA	: Ground Control Approach
ICAO	: International Civil Aviation Organization
IFR	: Instrument Flight Rules
ILS	: Instrument Landing System
MAIP	: Military Aeronautical Information Publication
NDB	: Non Directional Beacon
NOTAM	: Notice To Airmen
OJT	: On The Job Training
OJTI	: On The Job Training Instructor
RTF	: Radiotelephony
SID	: Standard Instrument Departure
STAR	: Standard Arrival Route
TACAN	: Tactical Air Navigation Equipment
TMA	: Terminal Area
UIR	: Upper Information Region
UTC	: Universal Coordinated Time
VFR	: Visual Flight Rules
VOR	: VHF Omnirange

2. Στην Ελληνική γλώσσα:

ΑΜΕΕΚ : Άδεια Μαθητευόμενου Ελεγκτή Εναέριας Κυκλοφορίας
ΑΜΣ : Αεροναυτικός Μετεωρολογικός Σταθμός
ΑΤΟ : Αεροναυτική Τεχνική Οδηγία
ΑΥΕ : Ανωτάτη Υγειονομική Επιτροπή
ΔΕΠΑ : Διαδικασία Ενόργανης Προσέγγισης - Αναχώρησης
ΕΑΠ : Εγχειρίδιο Αεροναυτικών Πληροφοριών
ΕΕΕΚΕ : Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας
ΕΕΚ : Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας / Ελεγκτής Εναέριας Κυκλοφορίας
ΕΜΥ : Εθνική Μετεωρολογική Υπηρεσία
ΚΑΙ : Κέντρο Αεροπορικής Ιατρικής
ΚΕΠ : Κέντρο Ελέγχου Περιοχής
ΚΕΠΑΘ : Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών
ΚΕΠΜΑ : Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Μακεδονίας
ΚΣΕΔ : Κέντρο Συντονισμού Έρευνας και Διάσωσης
ΠΕΑ : Πύργος Ελέγχου Αεροδρομίου
ΠΕΕΚ : Πτυχίο Ελεγκτού Εναέριας Κυκλοφορίας
ΠΙΠ : Πιστοποιητικό Ισχύος Πτυχίου
ΣΔΑ : Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας
ΥΠΑ : Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Άρθρο τρίτο
Υποδείγματα.

Το ΠΕΕΚ έχει τη μορφή και το περιεχόμενο, όπως εμφανίζεται στο παρακάτω υπόδειγμα:

Hellenic Civil Aviation Authority

State/Authority of Issue
Greece

Air Traffic Controller Licence

(Issued in accordance with ICAO, ESARR 5 and ECAC guidelines)

- 1 -

Licence number
EX006

Last and first name of holder
Patouras Konstantinos

Date and place of birth
26.11.1963 Melbourne, Australia

Nationality
Hellenic

Signature of holder

Signature of issuing officer and

Seal or stamp of issuing

- 2 -

Ratings

The holder is entitled to exercise the functions of the following rating(s) at the air traffic service unit(s) for which current endorsement(s) is/are held as detailed below

ADI	25.06.1995
ACS	26.04.1999

Licence Endorsement

OJT	23.05.2003

- 3 -

DECODE

Rating Abbreviations

Aerodrome Control Visual	ADV
Aerodrome Control Instrument	ADI
Approach Control Procedural	APP
Approach Control Surveillance	APS
Area Control Procedural	ACP
Area Control Surveillance	ACS

Endorsement Abbreviations

Air Control	AIR
Automatic Dependent Surveillance	ADS
Ground Movement	GMC
Ground Movement Surveillance	GMS
Precision Approach Radar	PAR
Radar	RAD
Surveillance Radar Approach	SRA
Terminal Control	TCL
Tower Control	TWR
On the Job Training Instructor	OJT

- 4 -

CURRENT RATINGS/ENDORSEMENTS

Unit (ICAO Indicator)	Sector/ Position	Rating/ Endorsement(s)	Valid until	Unit (ICAO Indicator)	Sector/ Position	Rating/ Endorsement(s)	Valid until
LGGG	RDE/EXC	ACS/RAD	26.04.2005				
LGGG	DG7/PLC	ACS/RAD	26.04.2005				
LGGG	DG7/EXC	ACS/OJT	26.04.2006				

State Endorsements Decode

Medical Expiry Date

Άρθρο τέταρτο
ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ - ΠΡΟΣΑΡΤΩΜΕΝΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΩΝ:

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΕΙΣ**
(ADV)	-
ADI	AIR AIR + GMC AIR + GMC + GMS AIR + GMC + RAD AIR + GMC + GMS + RAD TWR TWR + GMS TWR + RAD TWR + GMS + RAD
APP	-
APS	RAD RAD + PAR RAD +TCL
ACP	PLN
ACS	RAD RAD + TCL

Άρθρο Πέμπτο
Ισχύς.

1. Από ισχύος της παρούσας καταργείται η απόφαση ΥΠΑ/Δ4/Α11791/1563/2003 (ΦΕΚ 4118).
2. Η ισχύς της παρούσας αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Η απόφαση αυτή να δημοσιευθεί στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 31 Δεκεμβρίου 2004

Ο Διοικητής κ.α.α.
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΑΣΙΛΑΚΟΣ